



Auto Plus  
s'est glissé  
à bord P. 8



# Auto Plus

VENDREDI 6 MARS 2020 - N° 1644

## Actu P. 2

Permis de conduire,  
malus, prime  
à la conversion...  
**En mars, tout change !**

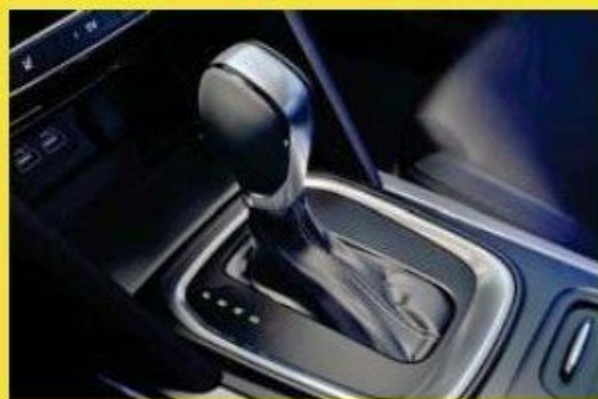
## Comparatif P. 38

**Petits moteurs  
essence: suffisants  
ou pas ?**



## Occasion P. 50

**De 5000 à 20000 €**  
Découvrez les  
meilleures boîtes  
automatiques



## Essais P. 44

**Le Renault Captur**  
à l'épreuve de la vie  
quotidienne



M 01566 - 1644 - F: 2,20 €



BEL: 2,50€ - ESP: 2,70€ - GR: 2,70€ - DOM S: 3,20€ - ITA: 2,70€ - LUX: 2,50€ - PORT  
CONT: 2,70€ - CAN: 4\$CAN - MAR: 270Dh - TOM S: 500CFP - CH: 4FS - TUN: 50TU

## Nouvelle Fiat 500



PREMIÈRES  
PHOTOS  
OFFICIELLES

## SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

P. 18

# ÉLECTRIQUES



**Dacia Spring Electric**



**Citroën Ami**



**Renault Twingo ZE**

**Ces quatre citadines vont  
bouleverser le marché!**



## Le match événement P. 24

PEUGEOT  
**e-208**  
RENAULT  
**Zoe**





# à la conversion...



Par Saïda Djerrada  
sdjerrada@reworldmedia.com

# ange

En mars et en avril, la vie de l'automobiliste va connaître plusieurs changements. Certains d'envergure, d'autres plus anecdotiques. Petit tour d'horizon de ces nouveautés en cours et à venir.

## Permis B

EN MARS  
ET JUIN



### Un contrat type pour plus de transparence

Dans sa bataille contre le permis trop cher, le gouvernement croit enfin tenir une solution : un contrat type. Dès le 1<sup>er</sup> juin, les auto-écoles, et plus largement les "établissements d'enseignement de la conduite" (en clair, les sites en ligne) devront utiliser ce document normé pour inscrire un candidat. Ce nouveau contrat (dont le contenu définitif sera détaillé dans un arrêté prévu en avril) comportera des libellés de prestations identiques à tous les établissements. L'objectif ? Empêcher la facturation de frais cachés, voire interdits comme ceux de transfert de dossier, proscrits depuis 2015. En outre, avant d'être signé, le document devra indiquer la date de l'évaluation préalable (qui fixe le nombre d'heures de conduite nécessaires). Là rien de nouveau : déjà obligatoire, celle-ci n'est pourtant pas toujours réalisée par certaines auto-écoles. Le contrat type devrait, en définitive, permettre de comparer clairement, partant d'une même base, les offres sur le marché.

### Un comparateur en ligne officiel

Outre le nouveau contrat, un comparateur, accessible via le site de la Sécurité routière, va être lancé courant mars. Il contiendra les tarifs de toutes les auto-écoles, mais aussi leur taux de réussite. Selon le gouvernement, ces mesures doivent contribuer à faire baisser le prix du permis de 30 % ! (actuellement de 1 800 € en moyenne). Mais ne rêvons pas... Les professionnels revendiquent des frais incompressibles et tablent plutôt sur une baisse de 10 %. Et encore... Si une auto-école veut appâter le client avec une sous-estimation du prix, elle pourra toujours lui faire signer un avenant pour ajouter des heures de conduite. D'ailleurs, la pression du sacro-saint taux de réussite ne risque-t-elle pas de favoriser la surcharge d'heures d'apprentissage par l'auto-école pour éviter les échecs à l'examen ? Les représentants du secteur essaient de convaincre le gouvernement de mettre en place d'autres mesures pour réellement faire chuter les prix. Parmi elles, le transfert du compte personnel de formation des parents vers les enfants pour financer le permis. A suivre donc.

## Téléphone au volant

EN  
AVRIL

### Suspension de permis au tournant

Téléphoner ou conduire, il faut choisir. Si vous vous faites prendre l'appareil en main, vous encourez actuellement trois points en moins et 135 € d'amende. A partir du 1<sup>er</sup> avril (non, ce n'est pas une blague), si vous cumulez plusieurs infractions, en d'autres termes, téléphone plus infraction routière (excès de vitesse, feu rouge grillé...), la sanction vous pend au nez : jusqu'à six mois de suspension et même un an en cas d'accident corporel.

## Permis moto

EN  
MARS

### Un nouvel examen... qui ressemble au permis B

Le permis A se transforme en deux temps.

**Depuis le 1<sup>er</sup> mars :** fini l'examen oral lors de l'épreuve pratique. Désormais, l'épreuve théorique, à l'instar du permis B, est composée de 40 questions spécifiques aux deux-roues. Pour réussir l'examen, le candidat doit valider au moins 35 bonnes réponses. Seront exemptés du passage de cet examen, les candidats inscrits avant le 1<sup>er</sup> mars. Mais à partir du 1<sup>er</sup> septembre, la nouvelle mouture s'appliquera à tous.

**Dès le 18 mars :** les examens pratiques évoluent aussi. Le temps de l'épreuve plateau est raccourci, car l'interrogatoire oral est supprimé. L'épreuve en circulation, quant à elle, est allongée de 10 mn et passe à 40 mn. En outre, pour obtenir le sésame, il faudra obtenir un score minimum de 21 points sur 27, contre 17 actuellement.



Et aussi

### Conversion à l'électrique... mi-mars

**C'est une question de semaines, et même de jours :** l'arrêté facilitant la conversion de voitures thermiques de plus de 5 ans (de plus de 3 ans pour les deux-roues) à l'électrique sera bientôt publié au *Journal officiel*. Comptez en moyenne 10 000 € pour l'opération qui, pour l'heure, ne bénéficie pas d'aide du gouvernement...

### ... ou à l'E85 pour les grosses cylindrées courant avril

**Les essence de 15 CV fiscaux et plus seront légalement convertibles... dans quelques mois.** On attend la publication de l'arrêté autorisant l'homologation des boîtiers de conversion destinés à ces véhicules pour courant avril. Ensuite, les fabricants homologués (Biomotors, Flexfuel, Borel et ARM) qui choisiront de se lancer sur ce segment devront passer une batterie de tests qui prennent, eux, plusieurs semaines. Pour ces véhicules plus puissants, il faudra donc encore patienter un peu avant de passer à l'E85.





# SANS ENGAGEMENT.

**SEAT Ibiza Urban.**

**159 €/mois\***

**LLD 37 mois**

- **Offre résiliable sans frais**
- **Loyer et kilométrage ajustables**
- **À tout moment**

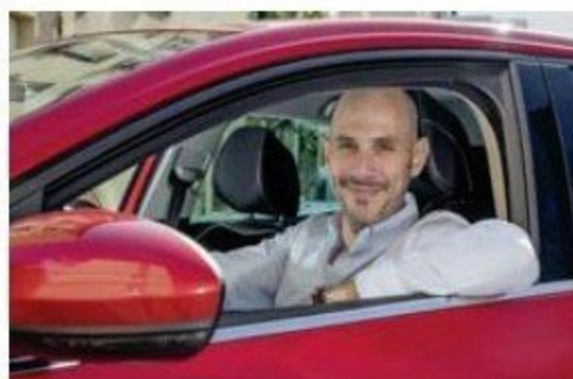


\*Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km maximum, 37 loyers de 159 € sans apport et sous condition de reprise. Possibilité de résilier à tout moment sans pénalités et d'ajuster le kilométrage pendant la durée du contrat. Loyers payés mensuellement, tout mois commencé est dû. Exemple pour une SEAT IBIZA URBAN MPI 80 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT (France Métropolitaine) présentant ce financement et valable jusqu'au 31/01/2020 pour toute commande d'une SEAT IBIZA URBAN MPI 80 ch passée avant le 31/03/2020 et livrée avant le 30/06/2020, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € intermédiaire d'assurance : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.vermittlerregister.info) - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15, avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451618904. SEAT France Division de Volkswagen Group France S.A. au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.

**SEAT Ibiza Urban 1.0 MPI 80 ch BVM5 START/STOP : consommation mixte WLTP (min - max l/100 km) : 5,2 - 6. Émissions de CO<sub>2</sub> WLTP (min - max g/km) : 123 - 125.**

À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC.





Nicolas Bernard Rédacteur en chef

# Edito

## Ciao bella !

En juillet 2007, la planète automobile s'arrêtait de tourner pour assister à la renaissance de la 500. Fiat avait alors organisé à Turin une cérémonie fastueuse, digne de l'ouverture des JO, afin de dévoiler à plusieurs milliers d'invités VIP la réinterprétation moderne de sa citadine mythique. Une voiture qui allait, en quelques années, sauver le constructeur italien de la faillite qui lui était promise.

Il aura donc fallu attendre treize longues années pour que le futur partenaire de PSA se décide enfin à renouveler sa poule aux œufs d'or. Oui mais voilà, depuis, les temps ont bien changé. Fini l'insouciance et l'euphorie, place à la rigueur des années 2020. Certes, on ne pourra que saluer le travail des designers maison qui, à l'instar de leurs homologues de chez Mini, ont réussi à joliment moderniser l'icône, tout en conservant son âme et son indémodable silhouette. Néanmoins, on remarque que la pimpante robe blanc nacré de 2007 a cédé la place à un gris austère, tandis que le petit 1.2 essence a été délaissé au profit d'un "inévitabile" moteur électrique. Un segment sur lequel l'italienne, qui a trop traîné, sera attendue par une flopée d'autres nouveautés, dévoilées au même moment. Vous retrouverez ainsi à ses côtés (p. 18) la Twingo ZE, la Dacia Spring, ou encore la modeste Citroën Ami qui, à défaut d'être une rivale directe, se montre sacrément plus fun.

Et encore cela n'est rien comparé au contexte extra-automobile. Car manque de pot (de yaourt, évidemment...), le nord de l'Italie, patrie de la Cinquecento, fait face en ce mois de mars à des préoccupations autrement plus graves que la sortie d'une nouvelle voiture, aussi iconique soit-elle. On parle bien sûr de l'épidémie de coronavirus qui, au-delà de ses conséquences sanitaires, paralyse également l'économie et a même eu raison du Salon de Genève, où la 500 aurait dû briller.

Heureusement, cet accouchement dans la douleur ne sera probablement qu'un lointain souvenir dans quelques années. C'est en tout cas tout le mal que nous souhaitons à l'adorable *prima donna* transalpine.

Nicolas

FIAT

P. 18



### L'ACTU DE LA SEMAINE

- 2 **L'événement** Les réformes du printemps
- 6 **Le courrier des lecteurs**
- 8 **Les voitures de la semaine** A bord de la nouvelle Audi A3
- 10 **Fin des cartes grises en préfecture** Retour sur un fiasco
- 11 **Les infos anti-PV**
- 13 **La photo de la semaine**
- 16 **Le bureau des vérifs**
- 18 **Les nouveautés** 4 minicitadines ultra-branchées

### LES ESSAIS

- 23 **Le labo Auto Plus** Quels sont les SUV les plus légers ?
- 24 **Match d'électriques chics** : Peugeot e-208 GT 136/Renault Zoe Intens 135
- 30 **Essai** L'Audi RS Q3 de 400 ch
- 34 **Essai panoramique** La BMW Série 2 Gran Coupé M Sport de 190 ch
- 38 **Comparatif** Les nouveaux petits moteurs essence sont-ils suffisants ?
- 44 **Testé au quotidien** Le Renault Captur

### MAGAZINE

- 50 **Le journal de l'occasion** Les meilleures boîtes automatiques selon votre budget
- 52 **Le journal de l'occasion** L'avis des propriétaires : la Skoda Fabia
- 53 **Le coach** Dessaler sa voiture
- 54 **SOS experts** Les obligations auxquelles sont tenus les garages
- 58 **Sport** Mercedes en haut de l'affiche
- 60 **Auto Plus Classiques** La BMW 2002 (1968)

### LE GUIDE D'ACHAT

- 62 **Le prix des voitures neuves**



N. SOLER

P. 23



Y. LEFEBVRE

P. 30



F. GROUT

P. 53



Le laboratoire de mesures indépendant de la presse auto

## Le Fiszman

Tesla a suspendu l'implantation de son usine allemande à cause des écologistes...





LA LOI A ÉTÉ  
VOTÉE LE  
26 DÉCEMBRE  
DERNIER.



# Des départements aux ordres ?

“Retour” au 90 km/h

J’ai beau sillonner la France, je ne vois aucun panneau annonçant le retour de la limitation à 90 km/h. Cette mesure, adoptée pour calmer la colère populaire, aurait-elle été enterrée par le gouvernement ? On parle, en effet, “d’ordres” donnés aux départements.

Martial M., par e-mail



**François Tarrain, service actu.** Pour vingt-trois départements, c’est pourtant une réalité. En revanche, trente-huit autres ont fait savoir qu’ils n’opteraient pas pour cette dérogation. Soit par conviction, soit à cause du coût des aménagements, soit, c’est vrai, sous la pression “d’en haut” : les conditions “suggérées” par la Sécurité routière pour un retour au 90 km/h sont, en effet, intenable. Par conséquent, les départements qui décident d’y aller quand même écopent tous d’un avis négatif de la commission départementale de la sécurité routière, systématiquement saisie pour l’occasion. Un avis certes non contraignant, mais qui en a découragé plus d’un...

*La créativité des fabricants de radars est formidable. Leur prochain bébé : le radar urbain.*

Camille T., par e-mail



U. SONTAG / HYUNDAI



## La fin d’une époque

Je viens d’apprendre que la nouvelle Hyundai i20 serait fabriquée en Turquie. C’en est fini de la légendaire fiabilité coréenne.

Sébastien X., par e-mail



**Pierre-Louis Champeaux, service occasion.** Vos inquiétudes sont sans doute infondées, car l’actuelle i20 est déjà “made in Turkey”, sans que son taux de pannes ait explosé. Hyundai-Kia fabrique, par ailleurs, de nombreux modèles en Europe...

## Fromage ou dessert ?

Que Dacia envisage de commercialiser une électrique à 15000 €, c’est une bonne chose. Mais si elle affiche 45 ch et 150 km d’autonomie, comme la K-ZE vendue en Chine, ce n’est pas la peine.

Isidore E., par e-mail



**Agnès Lasbarrères, service nouveautés.**

Rassurez-vous, avant d’arriver en Europe, cette Dacia électrique devrait être largement améliorée. Rendez-vous p. 20...



## Réactions en réseaux

### Salon de Genève

#### Les premières nouveautés dévoilées

PSA et le groupe Volkswagen annoncent plusieurs modèles inédits pour le premier grand salon de l’année. Séduits ?



**Ondra Tj** (A propos du VW Caddy.) Le Rifter de Peugeot est bien plus classe.

**Jade Laubi** (A propos de la VW Golf GTI.) La mamie GTI continue de vivre... Beaucoup ne peuvent en dire autant.

**Hamza Tigrine** (A propos de la Cupra Leon.) Une sportive sans boîte manuelle, c’est vraiment triste.



**Tophe RS** (A propos du pick-up Peugeot Landtrek.) Dommage que Peugeot ne propose pas ce véhicule sur le marché français.

**cobra** (A propos de la DS 9.) Hélas, “made in China” !



**tit974** (A propos de la Cupra Leon.) Qui a besoin de 310 ch de nos jours ?

## La question de la semaine

Retrofit

**Faut-il subventionner la conversion des vieilles voitures thermiques à l’électrique ?**



PARTICIPEZ À LA QUESTION DE LA SEMAINE PROCHAINE SUR [Autoplus.fr](http://Autoplus.fr)  
Une suspension de permis pour avoir été surpris avec son smartphone en main, combiné à une autre infraction, c’est : justifié, trop sévère ?

## Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 48 ou sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com). Sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com), commandez également les anciens numéros d’*Auto Plus*. Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au samedi de 8h à 20h). Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – CS 90125 – 27091 Evreux Cedex 9.

Ce numéro comporte un encart “Croisières Monténégro, Pérou”, jeté sur la diffusion des abonnés. Ce numéro comporte un encart broché “Peugeot” sur la diffusion kiosques.



# NOUVEAU ŠKODA KAMIQ

LE SUV URBAIN POUR VOIR  
LE MONDE À VOTRE MANIÈRE



ŠKODA



À PARTIR DE

**139€/MOIS<sup>(1)</sup>**

1<sup>ER</sup> LOYER DE 2500€ ILLD SUR 37 MOIS  
SANS CONDITIONS DE REPRISE

Avec son habitabilité remarquable, sa garde au sol surélevée et ses nouvelles technologies, le ŠKODA KAMIQ vous offre une nouvelle manière de voir la ville. Ses projecteurs avant full LED avec clignotants à défilement\*, sa capacité intérieure de 1395L, sa navigation 100% connectée\*, sa protection des arêtes de portes\*, son digital cockpit\*... Autant d'atouts qui font de lui votre meilleur allié du quotidien.

**Modèle présenté : KAMIQ Style 1.0 TSI 95ch BVM avec options, 1<sup>er</sup> loyer de 2 500€ et 36 loyers de 243€, remise ŠKODA de 4 000€ déduite. Offre valable du 09/02/2020 au 31/03/2020.**

(1) Ex pour KAMIQ Ambition 1.0 TSI 95ch BVM, location longue durée sur 37 mois / 30 000 km max, 1<sup>er</sup> loyer de 2 500€ et 36 loyers de 139€, remise ŠKODA de 4 000€ déduite, réservée aux particuliers, chez tous les Distributeurs présentant ce financement sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200€ - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 Avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Inscription au registre des intermédiaires d'assurance : D-HNQM-UQ9MO-22 ([www.vermittlerregister.info](http://www.vermittlerregister.info)). \*Les outils d'aide à la conduite automobile ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant.

**Gamme KAMIQ : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrélé : 4,2 - 5,1. WLTP : 5 - 6,6. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) min - max : NEDC corrélé : 112 - 116. WLTP : 127 - 150. CO<sub>2</sub> carte grise : 105 - 111.**

Volkswagen Group France - S.A. - Capital : 198 502 510 € - 11, av. de Boursonne - 02600 Villers-Cotterêts - R.C.S. Soissons 832 277 370.



# A bord de la nouvelle Audi A3 Elle sort les muscles !



L'actuelle Audi A3 Sportback



Audi vient tout juste de dévoiler le quatrième opus de l'A3. Basée sur une nouvelle plate-forme, la pionnière des berlines compactes premium entend bien rejouer les premiers rôles.

**A**pparue en 1996, la première A3 posait les jalons d'une nouvelle catégorie : celle des berlines compactes premium. Vingt-quatre ans plus tard (et plus de cinq millions d'exemplaires vendus), l'Audi est devenue l'une des stars de la marque. Mais elle a aussi suscité bon nombre de vocations, notamment chez BMW et Mercedes. Or, justement, la Série 1 et la Classe A viennent d'être totalement renouvelées. Même restylée en 2016, l'actuelle A3, qui datait de 2012, ne pouvait donc plus rivaliser et elle part logiquement à la retraite. Ce n'est pas si courant chez Audi, mais, pour une fois, il est assez facile de distinguer le nouveau modèle de l'ancien. Certes, le dessin global reste reconnais-

**Avec son look plus sportif et son habitacle largement modernisé, l'A3 gagne en caractère.**

sable et le gabarit change peu (+ 2 cm en longueur et + 3 cm en largeur). Mais, entre le capot nervuré, la calandre XXL, le bouclier anguleux et les flancs sculptés, l'A3 version 2020 perd des rondeurs et gagne nettement en dynamisme. On remarque aussi l'arrivée de la nouvelle signature lumineuse, propre aux dernières créations maison : des phares en forme de virgule à l'avant (dotés de la technologie Matrix Led sur les finitions haut de gamme) et des feux plus effilés à l'arrière.

A l'intérieur, les changements sont encore plus visibles. La planche de bord, désormais très horizontale, fait la part belle aux écrans : comme sa cousine la VW Golf 8, l'Audi profite d'une véritable dalle numérique. On note aussi l'arrivée d'équipements très tendance (affichage tête haute,

## En bref

- **Lancement** : mai 2020
- **L x l x h (en m)** : 4,34 x 1,82 x 1,43
- **Moteurs essence** : de 110 à 310 ch
- **Moteurs diesels** : 116 et 150 ch
- **Moteurs à hybridation légère** : 110, 130 et 150 ch
- **Hybrides rechargeables** : 204 et 245 ch
- **Tarif** : à partir de 27 000 €\*

\* Estimation Auto Plus.

hayon électrique mains libres...) et de nombreuses aides à la conduite. Enfin, sous le capot, l'A3 se met aussi à la page, puisqu'elle adoptera, assez rapidement, des mécaniques semi-hybrides et des hybrides rechargeables.





PHOTOS: AUDI



**Habitabilité en hausse.** Plus longue (+ 2 cm) et plus large (+ 3 cm), l'A3 ménage davantage d'espace aux passagers arrière, sans pour autant faire figure de référence.

## Premières impressions

Avec son style dynamisé, l'A3 gagne en caractère. Et son habitacle, toujours aussi cossu, donne désormais dans le high-tech. Grâce à ses blocs modernes et à son comportement plaisant, l'Audi ne devrait donc pas avoir de mal à revenir aux avant-postes. Même avec une habitabilité toujours moyenne.

**Révolution intérieure.** Oubliés, les aérateurs ronds et la planche de bord tout en courbes avec l'écran planté sur le dessus. L'Audi change pour un design rectiligne et une présentation ultra-moderne avec une grande dalle numérique parfaitement intégrée.

**L'ère du digital.** Le conducteur profite d'un bloc compteur numérique de 10,25" (25,4 cm) qui fait désormais partie de la dotation de série. Autre équipement standard: l'écran central de 10,1" (25,4 cm), qui devient enfin 100 % tactile.



Volume: 380 dm<sup>3</sup>

**Volume correct.** Inchangé, le coffre de l'A3 affiche 380 dm<sup>3</sup>. C'est autant que la Série 1 et 20 dm<sup>3</sup> de plus que la Classe A.

## On a déjà roulé avec la S3...



Audi dévoilera les tarifs de l'A3 courant mars, et les premières livraisons auront lieu en mai. En attendant, Audi nous a gâtés en nous confiant le volant d'une version (encore en développement) de la prochaine... S3. Toujours animée par un 2.0 turbo, qui devrait afficher 310 ch minimum, l'Audi nous a séduits par ses performances, son efficacité et sa grande polyvalence. Equipée de suspensions adaptatives, cette A3 sportive nous est apparue étonnamment confortable en mode Comfort (malgré les grandes roues de 19") et bien plus radicale en mode Dynamic (amortissement raffermi et sonorité libérée). Alors, même si les A3 "normales" ne profiteront pas des toutes dernières technologies de cette S3 (dont un système Quattro optimisé), ce galop d'essai nous a permis de constater que l'Audi aura de solides arguments à opposer à ses rivales. A confirmer lors des premiers essais officiels fin mars.



QUALITÉ PERÇUE	● ● ● ● ●
ERGONOMIE	● ● ● ● ●
HABITABILITÉ	● ● ● ● ●
INNOVATIONS	● ● ● ● ●



## La question inattendue La voiture préférée des toubibs ?



F. GROUT

## Le Peugeot 3008

En quoi roulent les pros de la santé ? Surtout en Peugeot et en Citroën ! Sur un peu plus de 6000 voitures neuves achetées en 2019 par les médecins (généralistes ou spécialistes), les chirurgiens et autres radiologues, on compte 501 exemplaires du 3008 et 326 du 5008. Suivent le C5 Aircross (252), la 208 (190) et la 308 (172).

**AAA-Data** Retrouvez chaque semaine des infos insolites du marché auto, puisées dans les données de AAA-Data, "l'expert du Data".

# 4 100 €

## de prime versés aux salariés de PSA !

Souriant, Carlos Tavares, à l'annonce des résultats du groupe. Fort d'un chiffre d'affaires de 74,7 milliards d'euros en 2019 (+ 1 %) et d'une marge opérationnelle record (8,5 % pour la division auto), il a distribué les félicitations... à Peugeot pour les nouvelles 208 et 3008, à Citroën pour sa progression, à Opel pour avoir atteint l'équilibre. Et à ses troupes : tous les salariés français gagnant moins de deux fois le Smic vont toucher 4 100 € de prime !

## SP95-E10

## Enfin loin devant !

Onze ans après son arrivée, en avril 2009, le SP95-E10 vient de franchir un cap : pour la première fois, il représente 50 % des ventes d'essence face aux SP95, SP98 et E85. Détail amusant : il est désormais distribué dans 70 % des stations, un objectif que l'on nous annonçait, à l'époque, pour fin... 2009.

## L'actu des plaques



**AUTO RADIO avec AUTO PLUS**  
Dernières infos - Interactivité - Toute l'actualité en direct  
Radars - Prix des carburants - Sécurité routière...  
**CHRISTOPHE BOURROUX - RTL**  
**GÉRALDINE GAUDY - Auto Plus**  
**SAMEDI - 7H45 RTL**

# Fin des cartes grises en préfecture Retour sur un fiasco

En 2017, l'Etat décidait de dématérialiser les démarches d'immatriculation... Un chantier chaotique, que vient d'épingler la Cour des comptes.

**P** PNG. Ces quatre lettres ne vous disent peut-être rien, pourtant, elles ont changé beaucoup de choses pour les automobilistes. Mené de 2015 à 2017, le Plan Préfecture Nouvelle Génération visait à "moderniser le service public en s'appuyant sur [...] les téléprocédures". Autrement dit, il s'agissait de fermer l'accueil du public en préfecture et de dématérialiser l'ensemble des démarches liées aux documents officiels : cartes d'identité, permis de conduire et, surtout, cartes grises. Le 6 novembre 2017, c'était chose faite : tous les guichets "titres" baissaient le rideau. Dès lors, chacun était invité à effectuer gratuitement ses demandes d'immatriculation sur le site de l'ANTS<sup>(1)</sup>, ou à payer un professionnel habilité (centre-auto, garagiste, site web) pour s'en charger. Parfois pour le meilleur, souvent pour le pire...

## Flagrant manque de préparation

Ce n'est pas nous qui le disons, c'est la Cour des comptes. Dans son rapport<sup>(2)</sup>, l'institution pointe sans pitié les errements de la réforme : manque de simplification préalable de la procédure ; sous-estimation "du rôle de facilitateurs joué par les agents des guichets des préfectures face à une réglementation complexe" ; assistance téléphonique inadaptee ; sous-effectif des Centres d'expertise et de ressources des titres (CERT) chargés d'instruire les demandes d'immatriculation complexes, leur stock de demandes en attente ayant parfois dépassé les 256 000 dossiers ! Bref, pour la Cour des comptes, ce "projet ne formulait initiale-

Une réforme  
mal pensée,  
des moyens  
sous-évalués,  
des bugs...  
Bilan : jusqu'à  
256 000  
dossiers de  
cartes grises  
en retard en  
mars 2018 !

## Voitures neuves et coronavirus

## Faut-il craindre des retards de livraison ?

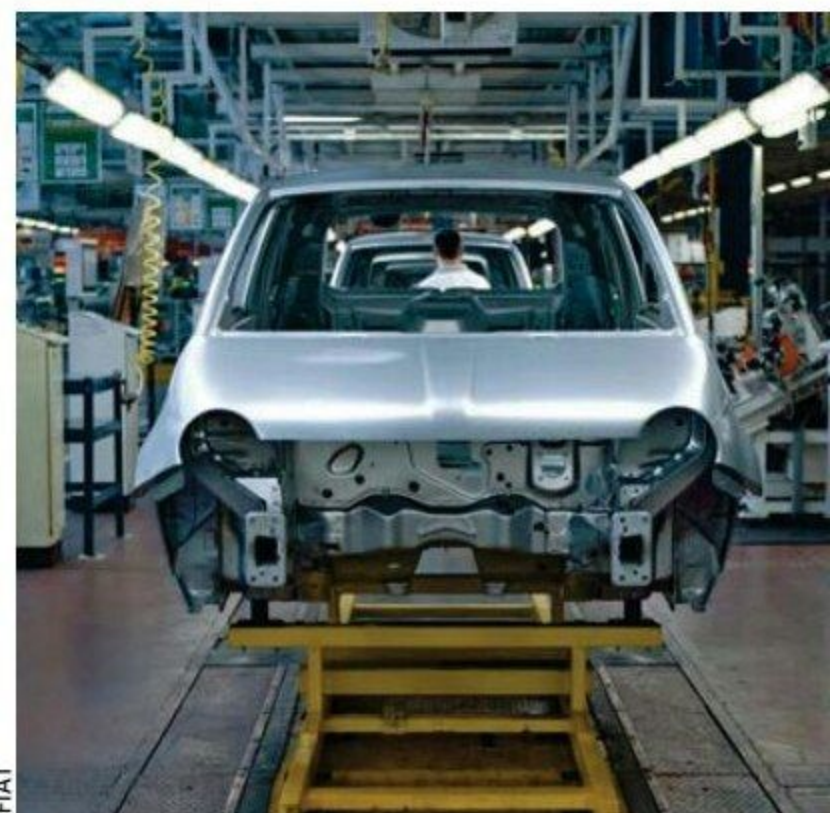
L'épidémie de Covid-19 a aussi fait des victimes dans l'automobile : annulation des Salons de Genève et de Pékin, effondrement du marché chinois (- 92 % sur les deux premières semaines de février !), mais aussi fermetures d'usines en Chine, en Corée du Sud ou en Italie... Ça ne fait que commencer. Et après ? Les équipementiers, eux aussi touchés, seront-ils capables de fournir les pièces détachées nécessaires à l'assemblage de nos voitures, ou à leur entretien en après-vente ? Pour l'instant, en dépit de quelques lignes de production à l'arrêt - MTA en Italie, Valeo en Chine, mais aussi, côté constructeur, Peugeot, Renault, Honda et Nissan -, aucune catastrophe ne se profile. Les livraisons de pièces détachées étant en effet anticipées, la production des véhicules destinés à notre marché n'est pas remise en question. Du moins à court terme... Quid des mois à venir ? Difficile de livrer un pronostic fiable, tant la propagation de l'épidémie est, à l'heure où nous bouclons, imprévisible. Bref, pas de panique. Mais la prudence s'impose.



ment aucun objectif précis d'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers". Pire, son coût était tout simplement inconnu : "La décision de dématérialiser la délivrance des titres a été prise, en juin 2015, sans chiffrage étayé [...]. Il n'est pas possible aujourd'hui d'en arrêter le coût final." Seule évaluation : près de 40 millions d'euros selon la Cour, soit deux fois plus que l'estimation effectuée en cours de route... Sans parler de la rallonge nécessaire au fonctionnement de l'ANTS : plus de 15 millions par an !

## Au royaume des bugs...

Si vous avez été, un jour, confronté à un plantage du site Immatriculation.ants.gouv.fr, c'est normal : "instabilité du logiciel, problèmes de connexion des particuliers et des professionnels, défauts de conception [...] notamment pour la première immatriculation de véhicules d'occasion...", la liste est longue comme un jour sans carte grise. Pour remédier à tout cela, les effectifs ont dû être renforcés et le ministère de l'Intérieur a mobilisé "une task force chargée de résoudre



FIAT



# Tout ce qui ch

## Malus et prime à la casse

EN MARS



A. SAUNIER

### Le barème du malus évolue...

Ça y est, avec la prise en compte du nouveau cycle d'homologation des véhicules WLTP, la nouvelle grille du malus est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars. Concrètement, le seuil de déclenchement de la taxe débute désormais à 138 g/km de CO<sub>2</sub> contre 110 g auparavant. La raison ? Il s'agit de prendre en compte le WLTP, sur lequel se base désormais le gouvernement pour calculer le malus. En effet, plus réaliste que le cycle NEDC jusqu'alors employé, le calcul des rejets de CO<sub>2</sub>, effectué à partir du WLTP, fait grimper les émissions en moyenne de 25 % ! A partir de ce seuil inédit, 138 g/km donc, vous débourserez 50 € de taxes à l'achat d'une voiture neuve, et jusqu'à 20 000 € pour une auto crachant plus de 212 g/km. Par ailleurs, la mise en place de ce barème s'accompagne d'un nouveau certificat d'homologation électronique. Baptisé e-CoC, il prend en compte un taux d'émission de CO<sub>2</sub> personnalisé pour chaque véhicule neuf, intégrant ainsi les options et autres particularités de chaque modèle produit. Géré par un logiciel, espérons qu'il n'entraîne pas les mêmes bugs que ceux générés par la dématérialisation des procédures d'immatriculation (voir page 10).

### ... la prime à la conversion aussi

Autre évolution directement liée à la norme WLTP: la prime à la conversion doit, normalement, adopter un nouveau seuil maximal donnant droit au coup de pouce. Explication: jusqu'à présent, seuls les véhicules thermiques émettant au maximum 116 g/km de CO<sub>2</sub> bénéficiaient d'une aide pouvant atteindre 3 000 €. Avec l'arrivée du WLTP, qui induit un bond des émissions de CO<sub>2</sub>, ce seuil devrait passer à 144 g pour les véhicules neufs essence ou diesels. Quid des occasions, elles aussi éligibles ? La logique voudrait que les essence Crit'Air 1 et les Crit'Air 2 (y compris diesels) immatriculées à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2019 conservent, elles, un plafond d'émissions fixé à 116 g. Prudence, cependant: les critères d'éligibilité de la prime à la conversion pourraient bien évoluer<sup>(1)</sup> dans un avenir proche. Et pas à la hausse: son coût important en 2019 (820 millions d'euros) risque d'inciter le gouvernement à encore plus la brider.

## Carte grise

EN AVRIL

### On peut faire sa demande à la Poste !

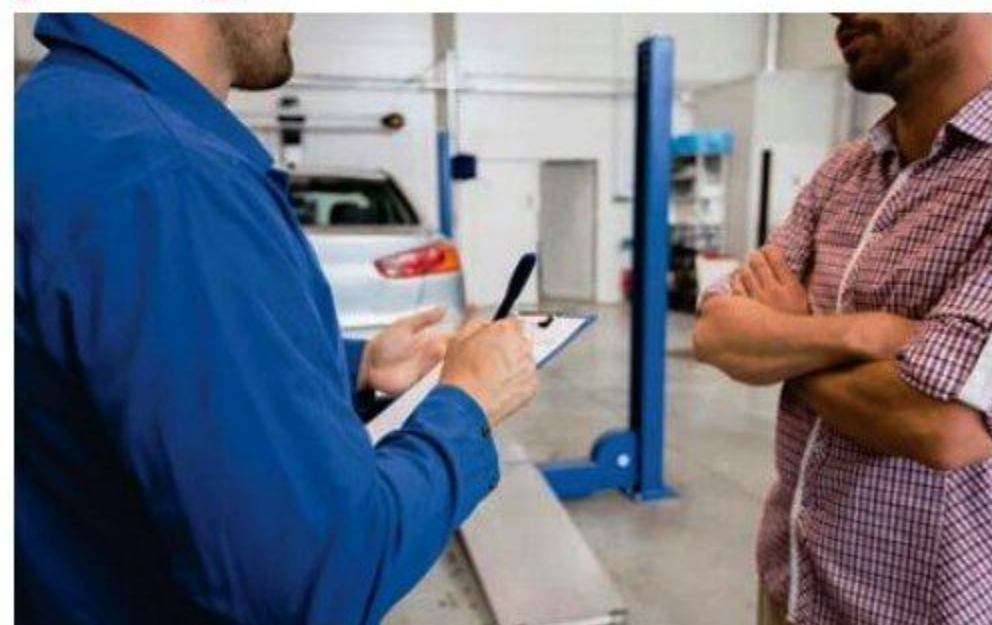
Alors que la Poste s'était déjà lancée dans le business des cartes grises en 2018, via une application dédiée, elle réitère aujourd'hui l'expérience. Cette fois-ci, elle entend le faire avec plus de succès (de multiples bugs avaient eu raison de ce service), avec deux bornes installées en région parisienne, dans le XIX<sup>e</sup> arrondissement de Paris et à Pantin. L'opération, en phase de tests jusqu'au 3 avril, permet d'obtenir une carte grise provisoire en 15 mn, pour moins de 30 €. Si l'essai est concluant, la Poste prévoit de déployer le service sur tout le territoire national. Il faudra patienter jusqu'au 4 avril pour le savoir !

Toutes les autos neuves sont désormais soumises à une nouvelle grille du malus...

## SignalConso

DEPUIS FÉVRIER

### Le nouveau site pour signaler les fraudes



ADOBESTOCK

Lésé lors d'un achat, d'une réparation ou d'une location de véhicule ? Alerter la DGCCRF<sup>(2)</sup> pour un abus est désormais plus simple. Depuis peu, l'administration a mis en ligne le site SignalConso pour relater une fraude concernant tous types d'entreprises. Dans la rubrique "Voiture", on retrouve les onglets Location, Réparation (garagiste, dépanneur, contrôle technique), Permis de conduire et Autre (fourrière...). Outre la DGCCRF, vous pouvez aussi signaler le problème à l'entreprise concernée, qui choisira de vous répondre ou pas. Elle n'en a pas l'obligation, mais si les signalements à son encontre sont nombreux ou graves, la répression des fraudes peut décider de contrôler l'entreprise. Rendez-vous sur [Signal.conso.gouv.fr](http://Signal.conso.gouv.fr).





les anomalies informatiques..." Mazette! Les choses se sont heureusement améliorées à partir de mi-2018. Aujourd'hui, selon la Cour des comptes, les cartes grises sont délivrées dans les trois jours suivant la demande. Pour les 12 % de procédures traitées par les CERT, le délai moyen passe à 34 jours; voire jusqu'à 3 mois pour les cas les plus complexes.

### Une bonne leçon pour l'avenir?

C'est en tout cas à espérer, car l'administration vient de se lancer dans un autre chantier périlleux: adapter le système d'immatriculation des véhicules, pour qu'il prenne en compte les certificats de conformité des véhicules neufs, désormais électroniques. Cet "e-CoC" doit, entre autres, permettre d'individualiser les émissions de CO<sub>2</sub> de chaque auto en fonction de son équipement. Et donc de calculer son malus. Las, selon nos dernières infos, cette refonte ne se passerait pas sans accroc...

F. Tarrain

1. Agence nationale des titres sécurisés.  
2. Tome II du rapport 2020 sur le numérique au service de la transformation de l'action publique.

Depuis la fermeture des guichets cartes grises dans les préfectures, les démarches d'immatriculation se font en ligne. Une petite révolution qui ne s'est pas déroulée sans casse...

**Carburant** Une pause avant une (petite) baisse à venir

Gazole <sup>(1)</sup>	SP95-E10 <sup>(1)</sup>
<b>1,400 €</b> 0 ct en une semaine	<b>1,469 €</b> - 0,1 ct en une semaine
4 € le surcoût du budget carburant en un an*	4 € le surcoût du budget carburant en un an*
Sur la base de 15000 km par an et 7 l/100 km en moyenne. * 12 mois glissants.	Sur la base de 10000 km par an et 8 l/100 km en moyenne. * 12 mois glissants.
<b>LA TENDANCE À COURT TERME EN BAISSSE</b>	

1. Moyenne nationale tous réseaux de stations (pétrolières et de grandes surfaces) confondus au 21/02/2020. SP95: 1,489 € (- 0,6 ct). SP98: 1,552 € (- 0,4 ct). GPL: 0,856 € (- 0,2 ct). Cours du baril de Brent: 50,89 € (- 2,07 €).

# Les infos anti-PV

Radars pièges, cabines ultra-performantes, stationnements...

## Payez votre PV chez... le buraliste!

➔ **Une nouvelle fonction pour la borne de la Française des jeux**  
Si vous habitez en Corrèze, Côtes-d'Armor, Corse-du-Sud, dans le Gard, la Loire, la Marne, l'Oise, la Haute-Saône, les Yvelines ou le Vaucluse, vous allez pouvoir régler vos PV chez votre buraliste! Comment? Grâce aux bornes FDJ qui encaissent désormais les créances fiscales, prestations de service public et autres amendes! Pour cela, il



suffit de scanner son avis, PV ou forfait de post-stationnement et de payer.

➔ **D'abord dans 600 bureaux de tabac.** Déployé dans dix départements, le service pourrait être généralisé d'ici juin à l'ensemble du territoire avec, à terme, 6000 buralistes enrôlés. Quid du secret fiscal et de la protection de la vie privée? Le commerçant pourra encaisser en espèces jusqu'à 300 € ou en carte bancaire les sommes dues, mais ne verra pas la destination des fonds, promet la Confédération nationale des buralistes. Bref, un service de proximité, destiné aux allergiques aux paiements en ligne ou à ceux dont la trésorerie locale a fermé. Pratique, d'autant que, contrairement au Loto, avec lui, on "gagne" à tous les coups...

## Vu! Radars planqués: vous les avez débusqués



PHOTOS: REPORTERAUTO PLUS

### RADAR MOBILE EMBARQUÉ - CHARENTE-MARITIME (17)

Cette Dacia Sandero bleue, immatriculée DW-169-CK, est conduite par deux gendarmes et vous pouvez la rencontrer à Royan et ses alentours. Petite particularité, ce véhicule était auparavant affecté en Dordogne, ce qui explique l'identifiant 24 sur la plaque.  
Gérard 4456.



FOTOLIA

### HIBOU DÉBARQUÉ - RHÔNE (69)

A7, un hibou est régulièrement planqué sous le pont de l'échangeur A7 vers A46/A47, juste après la sortie vers Saint-Etienne dans le sens Marseille vers Lyon, 110 km/h.  
45°35'17.1"N 4°47'55.0"E  
Romain 79



**SIGNALEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES!** Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse? Envoyez-nous l'info.

**NOUVELLE ADRESSE:** radars.autoplus@reworldmedia.com

## Ils arrivent!

**Cabines: la fournée de la semaine**

**AUBE (10)**  
RD610, PR 4+800, Rosières-près-Troyes (dans les deux sens), 80 km/h. Premier radar tourelle du département sur la rocade de Troyes au niveau de l'échangeur de Bréviandes.  
48°15'41.0"N 4°05'07.0"E



**ILLE-ET-VILAINE (35)**  
RD137, PR 104+200, Chateaufort-d'Ille-et-Vilaine, 90 km/h. Le radar double face est positionné sur la 2x2 voies entre Rennes et Saint-Malo, juste avant la sortie Cancale.  
48°33'40.7"N 1°55'36.4"W



**SEINE-MARITIME (76)**  
A151, PR 1+350, Pissy-Pôville (Dieppe vers Rouen), 90 km/h. Premier radar tourelle du 76, situé à la fin de l'A151, après le passage sur une voie, avant l'échangeur avec l'A150.  
49°30'54.1"N 0°59'41.7"E



**MAINE-ET-LOIRE (49)**  
RD13, PR 5, Cholet (Nantes vers Angers), 70 km/h. Radar tourelle placé en face du magasin Jardiland, entre les ronds-points de la Godinière et de Saint-Léger-sous-Cholet.  
47°04'14.5"N 0°54'06.4"W





PORTES OUVERTES DU 13 AU 16 MARS\*\*



# Pic de la **DÉTENTE**

2500 M



## GAMME SUV CITROËN

SMOOTH UNIQUE VEHICLES

### SUV CITROËN C3 AIRCROSS

12 aides à la conduite\*  
Volume de coffre jusqu'à 520 L\*  
Banquette arrière coulissante en 2 parties\*

À partir de **159** €/MOIS<sup>(1)</sup>  
Après un 1<sup>er</sup> loyer de 2 870 €  
Sans condition de reprise,  
LLD 48 mois/40 000 km  
4 ans : entretien, garantie

### SUV CITROËN C5 AIRCROSS

3 sièges arrière indépendants et de même largeur  
Volume de coffre record jusqu'à 720 L\*  
Suspensions avec Butées Hydrauliques Progressives®

À partir de **239** €/MOIS<sup>(2)</sup>  
Après un 1<sup>er</sup> loyer de 3 400 €  
Sans condition de reprise,  
LLD 48 mois/40 000 km  
4 ans : entretien, garantie

Smooth Unique Vehicles = Véhicules au confort unique.

Citroën préfère Total. Modèles présentés : SUV Citroën C3 Aircross PureTech 110 S&S BVM6 Shine avec options Peinture métallisée et Toit Noir Perla Nera (239 €/mois après un 1<sup>er</sup> loyer de 2 870 € selon les conditions de l'offre détaillée ci-après) ; SUV Citroën C5 Aircross PureTech 130 S&S BVM6 Shine avec options Jantes alliage 19" ART Black, Teinte Blanc Nacrée et toit bi-ton Noir Perla Nera et Pack Look Silver Anodisé (379 €/mois après un 1<sup>er</sup> loyer de 3 400 € selon les conditions de l'offre détaillée ci-après). (1) Exemple pour la Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 km d'un SUV Citroën C3 Aircross PureTech 110 S&S BVM6 Live neuf, hors option ; soit un 1<sup>er</sup> loyer de 2 870 € puis 47 loyers de 159 € incluant l'assistance, l'extension de garantie et l'entretien au prix de 28,5 €/mois pour 48 mois et 40 000 km (au 1<sup>er</sup> des deux termes échu). (2) Exemple pour la Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 km d'un SUV Citroën C5 Aircross PureTech 130 S&S BVM6 Start neuf, hors option ; soit un 1<sup>er</sup> loyer de 3 400 € puis 47 loyers de 239 € incluant l'assistance, l'extension de garantie et l'entretien au prix de 31 €/mois pour 48 mois et 40 000 km (au 1<sup>er</sup> des deux termes échu). (1) (2) Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 31/03/20, réservée aux particuliers, dans le réseau Citroën participant et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR/PSA Finance France, locataire gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, 9 rue Henri Barbusse CS 20061 92623 Gennevilliers Cedex. \*Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. \*\*Selon autorisation préfectorale.

CONSUMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE SUV CITROËN C3 AIRCROSS : NEDC CORRÉLÉ DE 4,0 À 5,0 L/100 KM ET DE 104 À 114 G/KM – WLTP DE 4,8 À 6,7 L/100 KM ET DE 125 À 151 G/KM ET DE SUV CITROËN C5 AIRCROSS : NEDC CORRÉLÉ DE 1,6 À 5,6 L/100 KM ET DE 36 À 128 G/KM – WLTP DE 1,4 À 7,5 L/100 KM ET DE 32 À 169 G/KM.

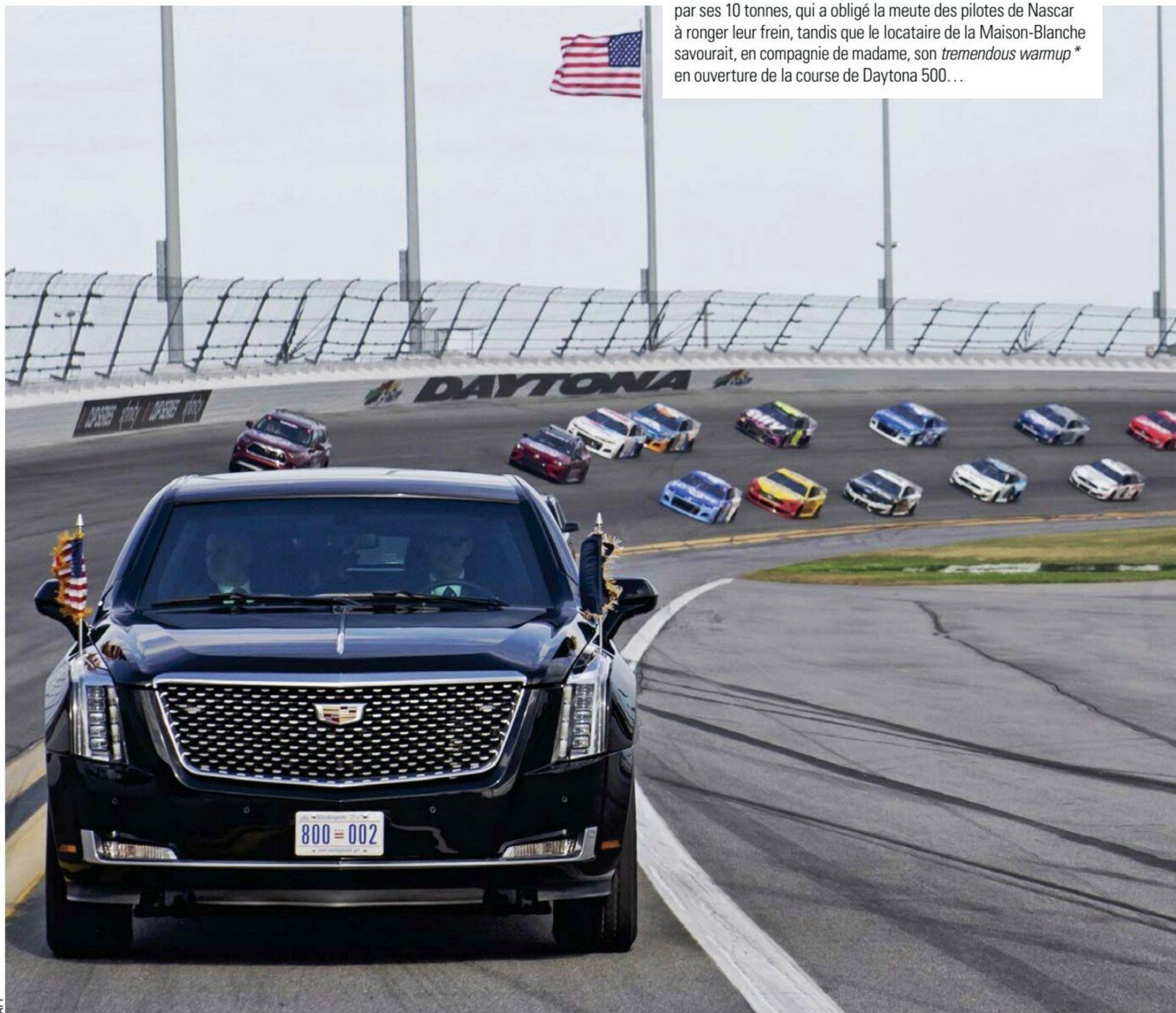
INSPIREDBY YOU



Donald Trump, en pole position à Daytona...

# Le seigneur de l'anneau

La scène est tellement irréaliste qu'elle semble tirée d'un jeu vidéo ! Et pourtant, le 16 février, Donald Trump a bien effectué un tour de chauffe, à bord de sa limousine présidentielle blindée, sur l'anneau du Daytona International Speedway (Floride) ! Une improbable *pace car* aux performances fatalement pénalisées par ses 10 tonnes, qui a obligé la meute des pilotes de Nascar à ronger leur frein, tandis que le locataire de la Maison-Blanche savourait, en compagnie de madame, son *tremendous warmup* \* en ouverture de la course de Daytona 500...



AFP

\* Formidable tour de chauffe.

## Vos images

Drôles ou insolites... faites-nous découvrir vos meilleures photos.

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



Soit il y a une super astuce, soit c'est parfaitement inutile... Constaté aux Canaries par Olivier Labie.



C'est ce qu'on appelle "avoir un sacré coup de barre" ! Aperçu à Saint-Jean-de-Luz (64) par Jean-Michel Larrain.

### ENVOYEZ-NOUS VOS IMAGES



**Par courrier:**

8, rue François-Ory, 92543 Montrouge  
(Auto Plus, rubrique "Vos images")



**Par e-mail:**

vosimages.autoplus@  
reworldmedia.com



**Par smartphone:**

grâce à la fonction Reporter  
de l'application Auto Plus.







# JUSQU'À 5 500 €<sup>(1)</sup> D'AIDE À LA REPRISE SUR TOUTE LA GAMME RENAULT



## UNE BONNE RAISON DE CHANGER DE VÉHICULE :

(1) De 1 500 € à 5 500 € ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. Rendez-vous en ligne sur notre site [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr) pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales et détail des offres par modèle sur [renault.fr](http://renault.fr) et sur notre site [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr). Offres sous condition de reprise, non cumulables et réservées aux particuliers, pour l'achat d'un véhicule neuf de la gamme Renault (hors Twizy et véhicules utilitaires), du 01/03/2020 au 31/03/2020. Gamme Renault TWINGO : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 4,4/5,5 - 5,2/5,9. Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 100/116 - 117/133. Gamme Nouveau Renault CAPTUR : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 4,0/5,6 - 4,7/6,5. Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) (NEDC





# RENAULT

La vie, avec passion



## RENAULT DAYS DU 12 AU 16 MARS<sup>(2)</sup>

corrélé - procédure WLTP) : 106/128 - 124/148. Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 172/177. Émissions de CO<sub>2</sub> : 0 à l'usage, hors pièces d'usure. Jusqu'à 395 kilomètres d'autonomie WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures), selon version et équipements. Gamme Nouvelle Renault CLIO : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 3,6/5,2 - 4,2/5,8. Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) (NEDC corrélé - procédure WLTP) : 95/119 - 109/131. Depuis le 01/09/2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>. À partir du 01/09/2018, la procédure WLTP remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), utilisé précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon NEDC. (2) Ouverture dimanche 15 mars selon autorisation. Renault Days : Les jours Renault.





Par Saïda Djerrada et Agnès Lasbarrères

Une promo mise à l'épreuve par notre client mystère

CAMÉRA  
CACHEE

A. SAUNIER



## Chez Club Auto Conseil

### Le contrôle du freinage offert va-t-il être réglo, ou pousse-conso ?

Voyons si le réseau d'entretien multimarque\* va tenter (ou pas) de nous refourguer à tout prix des freins. C'est parti !



Rendez-vous calé sous 24 h. Accueil sympa et prise en charge sans délai: notre auto cobaye file à l'atelier cinq minutes après notre arrivée. Ça, c'est de l'efficacité !



"Feux de stop et frein de stationnement, OK. Pédale de frein en bon état." Rassurant! Le liquide de frein est testé. "Il est nickel et il n'y a aucune fuite à signaler". Parfait.



Entrons dans le vif du sujet: "Les plaquettes avant sont usées à 50 %, les disques, à 40 %". Exact. "Vous en avez encore pour 5000 voire 10000 km, rien ne presse pour les changer." Vrai.



"A l'arrière, RAS!" Tous les points promis sont contrôlés. Petit bonus imprévu: on a droit à une remise à niveau des liquides et à la pression des pneus. Sympa !



Bilan: "Pas besoin d'un devis, vous avez de la marge. Par contre, les pneus arrière sont à bout. Je n'en propose pas, mais vous devriez vous en occuper fissa". C'est noté.

PHOTOS: DR

## On fonce sans hésiter !

La totale: non seulement notre garagiste du jour a effectué le job avec professionnalisme – et même zèle –, mais en plus il est resté 100 % honnête ! Une adresse qui vaut clairement le détour.



\* Plus de 200 garages, essentiellement dans la moitié sud de la France. Offre valable jusqu'au 31 mars.

### Les offres "coup double" de la semaine

#### Chez Midas 2 amortisseurs achetés = 2 offerts



**Le deal?** Jusqu'au 28 mars, Midas vous fait cadeau de deux amortisseurs, lorsque vous en achetez deux des marques premium Monroe ou Kyb.

**Tendant.** Fatalement, ce sont les deux amortisseurs les moins chers qui sont offerts (a priori, ceux de l'arrière). La promo n'est en outre valable que si vous les faites poser chez Midas et – comme d'habitude – elle ne s'applique pas à la main-d'œuvre. Enfin, l'offre exclut les suspensions pilotées (technologie plus avancée, donc plus coûteuse). Cela étant, vu le gain de sécurité à changer les quatre en même temps, ça vaut le coup de demander un devis... Pour peu, bien entendu, que vos amortisseurs soient effectivement en fin de course: demandez plusieurs avis, c'est mieux !

#### Chez Feu Vert Deux pneus pour le prix d'un



**La promotion?** Pour l'achat d'un pneu été de la marque Rovelo ou d'un 4 saisons Tracmax, Feu Vert offre le même... jusqu'à épuisement des stocks.

**Ça peut dépanner.** Certes, il ne s'agit pas ici de gommes premium, mais une chose est sûre: le tarif de ces premiers prix chinois est sans concurrence. Par exemple, 145 € pour quatre Rovelo en 205/55 R16 91V montés, ou 167 € pour des Tracmax 4 saisons. Difficile de faire moins cher. L'offre est d'autant plus appréciable qu'elle est valable sur 38 dimensions parmi les plus courantes. De surcroît, vous pouvez doubler la mise avec 2 pneus achetés = 2 pneus offerts. Intéressant, sachant qu'il y a du stock: 125 940 pneus sont disponibles dans les 350 centres du réseau Feu Vert.

### Les promos des constructeurs



#### Nissan Leaf Trois offres au choix...



**En quoi consistent ces offres?** Jusqu'au 31 mars, Nissan fait la promo de la Leaf, son modèle électrique, avec des offres variées. On peut ainsi bénéficier d'une remise sans condition de 4 000 € pour l'achat d'une Leaf neuve, ou d'une location longue durée (LLD) à 179 €/mois sur 49 mois et 50 000 km (avec apport et sous condition de reprise). Il existe même une LLD à 99 €/mois sur les modèles d'occasion (de janvier 2015 à novembre 2016).

**Une remise de 4 000 €, sur quelle version?** Ce rabais vise toutes les déclinaisons de la Leaf 40 kWh (mais pas la Leaf e+ 62 kWh). Avec cette remise cumulée au bonus de 6 000 €, le début de gamme Visia est à 23 900 €. **179 €/mois pour quelle Leaf?** Il s'agit de l'entrée de gamme Visia 40 kWh à 33 900 € hors bonus (avec e-Pedal, NissanConnect 8", etc.). Le premier loyer, fixé à 11 000 € est ramené à 2 500 € après déduction du bonus de 6 000 € et d'une prime à la conversion de 2 500 €. Au bout des 4 ans, cette location aura coûté 11 092 €\* soit 40 % du prix bonus déduit (soit 27 900 €).

**99 €/mois en occasion?** Oui, mais attention, cela concerne l'ancienne Leaf Visia 24 kWh (modèle de janvier 2015 à novembre 2016), en stock chez les concessionnaires, en LLD sur 4 ans/60 000 km avec apport de 2 500 € ou de 0 € si vous avez un véhicule à faire reprendre. Le coût global de cette location sera de 7 252 €\* soit 66 % des premiers prix en occasion (environ 11 000 €).

\* Hors éventuels frais de remise en état et de kilomètres supplémentaires.





DÉCOUVREZ  
LE NOUVEAU SITE DE  
VÉHICULES D'OCCASION  
DES RÉSEAUX PEUGEOT,  
CITROËN ET OPEL.



TOUTES LES MARQUES AUTOMOBILES SONT SUR **SPOTICAR.FR**  
PRÈS DE 40 000 VÉHICULES RÉVISÉS ET GARANTIS\* :  
CHOISISSEZ LE VÔTRE DÈS MAINTENANT.



\* Voir conditions sur [spoticar.fr](https://spoticar.fr)



# 4 minicitadines



Par Agnès Lasbarrères  
 alasbarreres@reworldmedia.com

Cette année 2020 devrait donner lieu à une véritable déferlante de nouveaux modèles électriques. Et les plus petites catégories ne sont pas en reste. La preuve avec ces quatre nouveautés marquantes, révélées simultanément au grand jour...

**C'**est aujourd'hui un incontournable. Impossible pour un constructeur automobile de ne pas proposer dans sa gamme un modèle électrique. Pour son image, peut-être, et plus sûrement pour répondre aux normes draconiennes imposées par la législation. En effet, d'ici à 2021, l'objectif pour les marques généralistes est d'atteindre 95 g/km de CO<sub>2</sub> en moyenne pour l'ensemble de leurs modèles commercialisés. Sinon, ils devront payer 95 € par gramme supplémentaire pour chaque véhicule vendu, ce qui se chiffrera rapidement en millions d'euros. Autant dire que, pour y échapper, les modèles électriques – à 0 g/km de CO<sub>2</sub> – sont devenus une priorité, même si, en 2019, ces modèles n'ont représenté que 2,1 % des ventes aux particuliers... Ainsi, aux pionnières que sont les Nissan Leaf et Renault Zoe (disponibles en France depuis 2011-2012), bien isolées sur le marché pendant quelques années, s'ajoutent aujourd'hui une multitude de véhicules dans toutes les catégories. Et de la Smart EQ Fortwo (2,69 m de long) au SUV Tesla Model X (5,04 m), le choix est grand.

## Enfin des minicitadines !

En règle générale, jusqu'ici, la plupart des modèles proposés étaient de gabarit imposant (dépassant largement les 4 m). Il est vrai que le coût des batteries (difficilement "absorbable" sur un véhicule économique) et leur poids (considérable) n'ont pas incité les constructeurs à développer des petits modèles. Aujourd'hui, avec l'amélioration des composants électriques, plus compacts et un peu moins chers, les minicitadines entrent dans la danse. Ainsi, en ce début de mois de mars, ce ne sont pas moins de quatre nouveautés zéro émission (à l'usage) qui sont annoncées en même temps. ■ ■ ■

## Fiat 500 Une troisième génération éle

### En bref

- **Lancement**: septembre 2020
- **L x l x h (en m)**: 3,64 x 1,69 x 1,49
- **Moteur électrique**: 87 kW (117 ch)
- **Autonomie**: 320 km
- **Tarif**: à partir de 30 000 €\* (hors bonus)

\* Estimation Auto Plus.



L'icône de Fiat évolue physiquement, avec 6 cm en plus en longueur et en largeur et une bouille différente. La face est très verticale, ornée uniquement du logo "500" dont le dernier "0" prend la forme d'un "e"... Les optiques sont inédites, avec leur partie haute incrustée dans le capot, les rétroviseurs remontent près du montant de pare-brise et les poignées de porte sont en creux.

■ La Nouvelle 500 – c'est son nom – représente une véritable révolution chez Fiat. En effet, cette troisième génération, conçue sur une base technique 100 % inédite, ne sera qu'électrique ! Un véritable enjeu pour la marque italienne, qui a investi 700 millions d'euros dans son usine de Mirafiori (près de Milan) pour la ligne de production de ce nouveau modèle. Toutefois, l'actuel (qui date de 2007), doté de blocs thermiques (dont un nouveau, à hybridation légère), continuera à être produit (en Pologne). Si la silhouette générale de ce nouvel opus ne change pas véritablement, sa face a été grandement modifiée : verticale, avec disparition du logo "Fiat" au profit du badge "500" et avec un regard ultra-modernisé. Le dessin des feux à l'arrière a été également revu. A l'intérieur, l'architecture est inédite, simplifiée et high-tech. Elle inaugure

d'ailleurs un nouveau système multimédia UConnect5, connecté et associé à une commande vocale moderne. D'un point de vue plus technique, la Nouvelle 500 s'équipe d'un bloc de 87 kW (soit 117 ch environ), d'une batterie de 42 kWh, et revendique une autonomie de 320 km (cycle WLTP). Elle pourra se recharger en courant alternatif (AC) et sur borne rapide en courant continu (DC) jusqu'à 85 kW. Elle est équipée de trois modes de conduite permettant de réguler la consommation d'énergie. Les aides à la conduite (de série ou option) sont nombreuses, avec, en particulier, la conduite autonome de niveau 2. Pour le moment, une seule version est proposée en pré-réserve (contre 500 € remboursables), il s'agit de "La Prima" cabriolet à 37 900 € (hors bonus) avec une borne Easy Wallbox incluse. Premières livraisons prévues en septembre.





# ultra-branchées...

ctrique !



L'actuelle 500



PHOTOS: N. SOLER



Sur une borne rapide, la 500 électrique peut recharger sa batterie à 85 KW et récupérer 80 % de l'autonomie en 35 minutes. A domicile, un système de charge (Easy Wallbox) permet de faire le plein en un peu plus de 6 heures. Il est fourni sans supplément avec la version de lancement.



Le modèle de lancement est une édition limitée baptisée "La Prima". Une version découvrable suréquipée, reconnaissable à sa capote en toile monogrammée.



L'habitacle a été totalement repensé: des boutons tactiles en guise de poignées, des lève-vitres sur la contre-porte, un volant à deux branches et méplat, un tableau de bord épuré et souligné de sorties d'air, un écran tactile de 10,25" (26 cm) surplombant des touches de raccourci et un espace de rangement, ainsi que des boutons faisant office de sélecteur de vitesse.

PHOTOS: FIAT



## Dacia Spring Une électrique à 11 000 €...

### En bref

- **Lancement:** 1<sup>er</sup> trimestre 2021
- **Longueur (en m):** 3,73
- **Moteur électrique:** NC
- **Autonomie:** 200 km environ
- **Tarif:** à partir de 15 000 €\* (hors bonus)

\* Estimation Auto Plus.

PHOTOS: DACIA



Le premier modèle électrique de Dacia sera un mini-SUV urbain reprenant les éléments du City K-ZE vendu en Chine par Renault. Il annonce aussi la future signature lumineuse des modèles Dacia.



Pour le moment, la marque roumaine garde le secret sur la puissance de la motorisation et de la batterie. Mais l'autonomie devrait être de 200 km environ.

■ Il ne s'agit encore que d'un concept, mais les choses se précisent pour le futur tout premier véhicule électrique Dacia. Pour le moment, la firme roumaine n'a délivré que peu d'informations sur ce Spring Electric (tel est le nom de ce show-car), excepté qu'il s'agit d'un véhicule citadin cinq portes de 3,73 m de long, typé SUV (garde au sol surélevée, arches de roue, skis de protection etc.), visant une autonomie (WLTP) au-delà de 200 km. On note, à l'avant, des projecteurs à leds sur deux niveaux (façon Citroën...) et des feux à quatre modules à l'arrière, le tout étant annoncé comme la future identité lumineuse de Dacia. Pour le reste, ce mini-SUV urbain devrait, dans sa livrée définitive, fortement ressembler à un

certain Renault City K-ZE, commercialisé en Chine depuis fin 2019... En fait, le Spring (s'il conserve ce nom) sera l'adaptation européenne de la version chinoise du modèle au Losange. Il devrait donc disposer d'un look sympa de baroudeur, avec une garde au sol de 15 cm, et proposer un habitacle plutôt bien équipé, avec clim', écran tactile de 8" (20 cm), rétros et vitres électriques, caméra de recul, etc. Le tout, bien sûr, à un prix canon ! Et c'est là que Dacia devrait faire très fort. Avec un tarif estimé autour de 15 000 €, le Spring pourrait se retrouver en dessous des 11 000 € une fois le bonus de 4 050 € (soit 27 % du prix neuf) déduit ! De quoi faire du mal à la concurrence et notamment à sa cousine la Renault Twingo ZE...

■ ■ ■ Parmi elles, et sûrement la plus attendue, la "Nouvelle 500" (c'est son nom). Il s'agit de la troisième génération de la mythique petite italienne (apparue en 1957 !) et elle symbolise l'entrée de Fiat dans le monde électrique. C'est pourquoi elle ne fait pas les choses à moitié. Dotée de beaux arguments, autant esthétiques que techniques, elle devrait afficher un tarif plutôt... haut de gamme. Ainsi, même en déduisant le bonus (qui risque de fondre progressivement), l'italienne ne devrait pas être accessible à moins de 25 000 €. Totalement à l'opposé – et c'est peu de le dire –, Citroën nous conduit plutôt sur la voie de la mobilité pratique et pas chère avec un quadricycle à moteur sans

**Entre autonomie et tarifs, une belle bataille des minicitadines électriques s'annonce...**

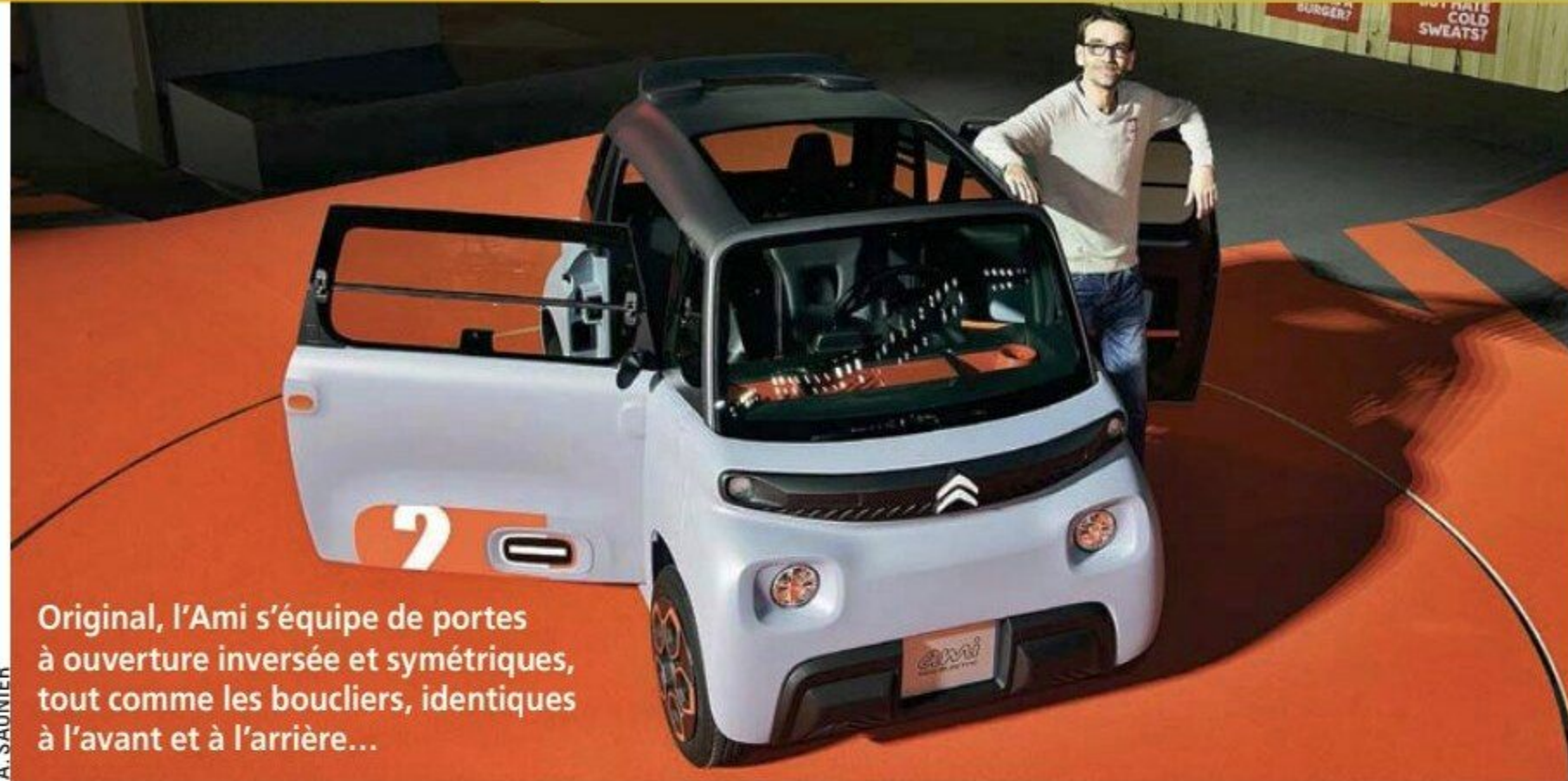
permis, dans la veine d'une Renault Twizy. Baptisé "Ami", ce véhicule sera dédié à une utilisation urbaine, où il se pliera volontiers à l'autopartage... Dans le groupe Renault, la Twingo se décline enfin en électrique. Il faudra un œil averti pour la repérer dans la rue tant son look est inchangé. Seuls de petits badges trahiront cette ZE, ainsi qu'un liséré autour de la carrosserie et des touches de bleu sur la calandre (sur la finition Intens uniquement). Cousine technique de la Smart Forfour EQ, elle s'équipe du même bloc de 60 kW (82 ch), mais a la bonne idée de délaissier sa batterie de 17,6 kWh (et son autonomie décevante de 130 km) au profit d'une de 22 kWh, qui lui permettra de

parcourir 180 km avant d'être rechargée, voire jusqu'à 215 km en mode Eco. Cela suffira-t-il pour lutter face au trio du groupe Volkswagen (Seat Mii Electric, Skoda Citigo-e iV et VW e-Up!) capable d'effectuer jusqu'à 80 km de plus et affichant des tarifs compétitifs ? Reste que la pire menace pour la Twingo ZE (et ses acolytes) proviendra... de la "famille". Dacia va en effet lancer un mini-SUV citadin qui devrait se doter d'atouts redoutables, en termes de look mais aussi d'équipements, avec une autonomie convenable. Et le tout, à un tarif équivalent, au final, à un modèle thermique (autour de 11 000 €, bonus déduit). Voilà qui devrait sacrément bousculer la catégorie...





## Citroën Ami La mobilité sans permis, dès 14 ans



Original, l'Ami s'équipe de portes à ouverture inversée et symétriques, tout comme les boucliers, identiques à l'avant et à l'arrière...



Une planche de bord sommaire mais avec des détails "fun": sangles en guise de poignées, vitres semi-battantes façon 2CV, crochet de sac et pas mal de zones de rangement.



Citroën annonce une charge complète en trois heures sur une simple prise domestique 220 V.

■ Dévoilé il y a pile un an, le concept Ami One donne aujourd'hui naissance à un modèle de série: l'Ami 100 % electric. C'est un quadricycle à moteur, biplace au format riquiqui: 2,41 m de long, soit plus court que la première Smart (2,50 m) et plus long qu'une Renault Twizy (2,34 m). Equipé d'un bloc électrique de 6 kW et d'une batterie de 5,5 kWh, il pourra rouler à 45 km/h max et parcourir – selon Citroën – 70 km avant d'avoir besoin de se recharger, en 3 heures sur une prise standard 220 V. Prévu surtout pour l'autopartage – dès ce printemps à Paris –, à 0,26 € la minute (comme un scooter ou une trottinette), ou en location longue durée à 19,99 €/mois sur 4 ans avec apport de 2644 €, il sera disponible à l'achat au prix de 6000 € (bonus de 900 € déduit). Ouverture des commandes le 30 mars, livraison en juin.

### En bref

- **Lancement:** juin 2020
- **L x l x h (en m):** 2,41 x 1,39 x 1,52
- **Moteur électrique:** 6 kW (8 ch)
- **Autonomie:** 70 km
- **Tarif:** 6900 € (hors bonus de 900€)

## Renault Twingo ZE Vraiment faite pour la ville

■ Conçue dès le début pour pouvoir recevoir une motorisation électrique, la troisième génération de la Twingo (restylée en 2019) conserve le super rayon de braquage et la capacité de chargement du modèle thermique. Elle reçoit un bloc de 60 kW (82 ch) placé sous le coffre, qui entraîne les roues arrière (propulsion), tandis que la batterie de 22 kWh se loge sous les sièges avant. L'autonomie annoncée de 180 km (sur trajet mixte, 250 km en ville) pourra être poussée à 215 km grâce au mode Eco. Des données à vérifier lors des premiers essais, mais qui sont inférieures à celles de ses rivales les VW e-Up!, Seat Mii Electric et Skoda Citigo-e iV (batterie de 32,3 kWh et autonomie de 260 km environ). Les premières livraisons de Twingo ZE sont prévues en fin d'année, à un tarif qui devrait débuter à 22 000 € (hors bonus).

### En bref

- **Lancement:** fin 2020
- **L x l x h (en m):** 3,62 x 1,65 x 1,54
- **Moteur électrique:** 60 kW (82 ch)
- **Autonomie:** 180 km
- **Tarif:** 22 000 €\* (hors bonus)

\* Estimation Auto Plus.



A part le logo ZE et quelques touches de bleu (et encore, le liseré et les barrettes sur la calandre sont sur Intens uniquement), rien ne différencie cette version électrique de la thermique.



Le levier de vitesses est spécifique à la Twingo ZE. Il dispose d'un mode "B", qui correspond au système de récupération d'énergie au freinage, doté de trois niveaux au choix.





## Nos techniciens basés à Montlhéry



### 9 km de pistes, 400 voitures testées par an

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à nos experts "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.

### Conso, performances, volumes: des mesures certifiées conformes

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).



## Les essayeurs

### Des milliers de kilomètres au volant

Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

### Une grille de notation impitoyable

Menés sur parcours routiers, sur piste et dans la circulation, nos essais permettent d'apprécier qualités et défauts d'une auto, en conditions normales ou extrêmes. Chaque modèle est ensuite noté dans sa catégorie, selon de multiples critères.



## L'expert "produits"

### De l'entretien à l'électronique: des tests d'efficacité intransigeants

Notre service "pratique" assiste l'automobiliste dans sa vie quotidienne. De la sélection du meilleur produit d'entretien à l'évaluation du dernier GPS sorti, des tests sont conduits chaque semaine et des comparatifs organisés régulièrement. Nous disposons à cet effet d'un laboratoire de 100 m<sup>2</sup> doté de tous les outils et appareils de mesure requis pour exécuter ce travail.



# 312

**KM EN VILLE.** C'est l'autonomie maximale de la Peugeot e-208 chiffrée par notre labo. Une valeur correcte pour une petite électrique, toutefois nettement inférieure à celle de la référence du segment, la Renault Zoe. Cette dernière abat en effet 50 km de plus, quel que soit le parcours.

**La Peugeot e-208 défie la Renault Zoe**  
Page 24



# 12s2

**POUR PASSER DE 80 À 120 KM/K EN 5".** Dans sa version de base, le DS 3 Crossback reçoit un modeste bloc de 100 ch. Trop juste pour ce SUV premium? Non, car le 1.2 PureTech ne manque pas de couple, comme en attestent ses relances assez promptes.

**Les nouveaux petits moteurs essence sont-ils suffisants?**  
Page 38

## Un produit à l'épreuve

## Le nettoyeur de pare-brise Car Wonder

Pour gratter le givre et se débarrasser de la buée, Car Care propose un nettoyeur de pare-brise deux-en-un, censé vous simplifier la vie. Tient-il ses promesses?

### Comment ça marche?

Le Car Wonder est composé d'un manche télescopique avec un grattoir pour la glace d'un côté et, de l'autre, une tête triangulaire articulée et coiffée d'une lingette microfibre lavable (hélas, trop fine) pour la buée. Il s'allonge de 36 à 47 cm: trop court pour essuyer les grands pare-brise, et trop long pour être rangé aisément... Sont incluses, une deuxième lingette microfibre et une pochette de rangement, qui s'est déchirée dès les premières utilisations.

### Au final

Le bras télescopique est une bonne idée, mais il se verrouille mal et rentre dans son logement dès que

**Le Car Wonder de Car Care, 10,90 € en grandes surfaces et centres-autos.**

l'on applique une pression pour essuyer. Le grattoir, lui, laissera des traces non pas sur le pare-brise mais sur votre bras, car il est très coupant: mal positionné, il prend appui généreusement sur votre poignet. De plus, son embout présente des irrégularités et racle mal le givre. Il faut donc passer plusieurs fois pour faire disparaître toute la glace.

Vincent Coppin





# Quels sont les SUV les plus légers?

Les SUV sont souvent critiqués pour leur poids excessif, qui pénalise leur consommation. Pourtant tous ne sont pas des "enclumes", loin s'en faut...

**L**e moins que l'on puisse dire, c'est que les SUV n'ont pas bonne presse. Ils sont accusés de tous les maux, et notamment de contribuer au réchauffement climatique du fait de leurs émissions de CO<sub>2</sub> élevées... Pourtant, ils ne sont pas forcément plus gourmands que les berlines équivalentes, comme nous l'avions montré dans un précédent dossier (voir Auto Plus n° 1621). Outre leur stature haute, pénalisante pour l'aérodynamique, les SUV sont également accusés d'être trop lourds. Mais, comme en témoigne notre top 30, cette règle comporte des exceptions! Nous avons recensé tous les SUV citadins et compacts passés par notre labo, et avons retenu à chaque fois la version la plus légère de la gamme. Verdict: la moyenne des 30 modèles les plus légers s'établit à très exactement 1 307 kg. Pas de quoi crier au loup! Un SUV parvient même à se glisser sous la barre des 900 kg: il s'agit du Suzuki Ignis, premier du classement avec seulement 867 kg dans sa version 1.2 Dualjet 90. Il devance le Seat Arona 1.0 EcoTSI 95 (1 139 kg) et le Kia Stonic 1.0 T-GDi 120 (1 185 kg). Premier modèle tricolore du classement, le Renault Captur 1.0 TCe 100 se place 6<sup>e</sup> avec 1 240 kg. Quant au plus léger des SUV compacts, c'est le Dacia Duster, qui ne pèse que 1 255 kg dans sa version 1.0 TCe 100 (8<sup>e</sup> place). Parmi les grandes nouveautés, quelques déceptions: le Peugeot 2008 ne fait pas mieux que la 12<sup>e</sup> position (1 265 kg), le Ford Puma se classe 14<sup>e</sup> (1 280 kg), tandis que le DS 3 Crossback doit se contenter de la 15<sup>e</sup> place (1 287 kg). En bas du tableau, on trouve les stars tricolores de la catégorie des SUV compacts: Renault Kadjar (27<sup>e</sup>), Citroën C5 Aircross (29<sup>e</sup>) et Peugeot 3008 (30<sup>e</sup>).

Vincent Desmots



Nos techniciens mesurent le poids des véhicules testés en utilisant des balances électroniques.

Poids à vide (kg)

1 <sup>er</sup>	Suzuki Ignis 1.2 Dualjet (90 ch)	867
2 <sup>e</sup>	Seat Arona 1.0 EcoTSI (95 ch)	1 139
3 <sup>e</sup>	Kia Stonic 1.0 T-GDi (120 ch)	1 185
4 <sup>e</sup>	Skoda Kamiq 1.0 TSI (95 ch)	1 219
5 <sup>e</sup>	VW T-Cross 1.0 TSI (95 ch)	1 235
6 <sup>e</sup>	Renault Captur 1.0 TCe (100 ch)	1 240
7 <sup>e</sup>	Opel Crossland X 1.2 Turbo (110 ch)	1 254
8 <sup>e</sup>	Dacia Duster 1.0 TCe (100 ch)	1 255
9 <sup>e</sup>	Citroën C3 Aircross 1.2 PureTech (110 ch)	1 256
10 <sup>e</sup>	Nissan Juke 1.0 DIG-T (117 ch)	1 258
11 <sup>e</sup>	Honda HR-V 1.5 i-VTEC (130 ch)	1 260
12 <sup>e</sup>	Peugeot 2008 1.2 PureTech (130 ch)	1 265
13 <sup>e</sup>	VW T-Roc 1.0 TSI (115 ch)	1 274
14 <sup>e</sup>	Ford Puma 1.0 EcoBoost mHEV (125 ch)	1 280
15 <sup>e</sup>	DS 3 Crossback 1.2 PureTech EAT8 (155 ch)	1 287
16 <sup>e</sup>	Mazda CX-3 1.8 Skyactiv-D BVA (115 ch)	1 292
17 <sup>e</sup>	Seat Ateca 1.0 TSI (115 ch)	1 303
18 <sup>e</sup>	Hyundai Kona 1.0 T-GDi (120 ch)	1 316
19 <sup>e</sup>	Fiat 500X 1.0 Turbo (120 ch)	1 330
20 <sup>e</sup>	Audi Q2 1.0 TFSI S tronic (116 ch)	1 344
21 <sup>e</sup>	Skoda Karoq 1.0 TSI (116 ch)	1 347
22 <sup>e</sup>	Mazda CX-30 2.0 Skyactiv-G (122 ch)	1 415
23 <sup>e</sup>	Nissan Qashqai 1.3 DIG-T (140 ch)	1 420
24 <sup>e</sup>	Jeep Renegade 1.0 GSE (120 ch)	1 426
25 <sup>e</sup>	Kia XCeed 1.4 T-GDi DCT7 (140 ch)	1 430
26 <sup>e</sup>	Kia Niro Hybride (141 ch)	1 444
27 <sup>e</sup>	Renault Kadjar 1.3 TCe (140 ch)	1 447
28 <sup>e</sup>	Opel Grandland X 1.2 Ecotec (130 ch)	1 465
29 <sup>e</sup>	Citroën C5 Aircross 1.2 PureTech (130 ch)	1 468
30 <sup>e</sup>	Peugeot 3008 1.2 PureTech (130 ch)	1 479



Seulement 867 kg à vide: le Suzuki Ignis se pose en poids plume dans cette catégorie!



Le Dacia Duster est le plus léger des SUV compacts, avec 1 255 kg à vide en version 1.0 TCe 100.



Pas si "light" que ça, le Peugeot 3008: il termine 30<sup>e</sup> de notre classement, avec 1 479 kg minimum.



**Peugeot e-208  
GT - 136 ch****37150 €****29700 €\* VRAI  
PRIX**

Proposée à partir de 25000 €\* en finition Active (bonus de 6000 € et remise déduits), l'e-208 profite d'un groupe motopropulseur de 50 kWh et 136 ch. Réservée à ce modèle électrique, la très chic finition GT fait grimper la note de quelque 5000 €.



## 208 électrique : une sérieuse menace pour

Par Thierry  
Réaumont  
essais@  
reworldmedia.com



# Duel sous haute tens

**E**n janvier dernier, il s'est écoulé deux fois plus de Renault Zoe (5 331) que de Peugeot e-208 (2 537). Toutefois, il serait prématuré de crier victoire à Boulogne-Billancourt. En effet, le score de l'inédite Lionne "à piles" est, en réalité, fort prometteur : il ne s'agit que des toutes premières livraisons... La Zoe a d'autant plus de mouron à se faire que l'e-208 peut miser sur un physique avantageux, propre à séduire les automobilistes qui trouvaient jusqu'à présent les voitures électriques trop typées. Car elle ne se distingue de ses sœurs à moteur thermique que dans le détail (calandre et badges spécifiques, absence de canule d'échappement). Le cockpit ultra-design provient aussi de la 208 "normale". On y découvre simple-

ment un nouveau menu permettant d'afficher, sur les compteurs 3D et l'écran central, le flux et la conso d'énergie. La finition haut de gamme GT, réservée à ce modèle électrique, profite pour sa part de sièges sport en cuir/Alcantara du plus bel effet.

Ainsi vêtue, l'e-208 se range clairement parmi les citadines premium, statut confirmé par sa finition irréprochable et sa dotation. Même en optant pour la version la plus chère (Intens), miss Zoe n'est pas aussi généreuse : elle fait l'impasse sur les airbags rideaux et le réglage en hauteur du siège conducteur (ce qui impose une position de conduite haut perchée). Le grand écran de 9,3" et les sièges chauffants sont, eux, facturés en sus. La Renault reprend des couleurs avec ses commandes ■■■

**Un vrai bonheur à vivre et à conduire, cette e-208 !**  
Dommage que son autonomie ne soit pas à la hauteur...

### Parlons Budget

■ **LE VRAI PRIX** : en sus des 6000 € de bonus, ces deux citadines profitent de remises de 4 % en moyenne. Renault propose en outre de louer la batterie, à partir de 74 €/mois pour un forfait de 7 500 km/an : de quoi abaisser la mise de départ de 8 100 € supplémentaires ! Mais, à la revente, cela oblige l'acheteur à se soumettre, lui aussi, à la location...

■ **L'ENTRETIEN** : tous les 25000 km ou tous les deux ans pour les deux autos.

■ **L'ÉQUIPEMENT** : l'e-208 GT compense son tarif supérieur par une dotation de série irréprochable, alors que certains équipements ne sont tout simplement pas disponibles à bord de la Zoe, même en finition Intens.





## Renault Zoe Intens - 135 ch

**36600 €**

**VRAI  
PRIX**

**29100 €\***

La Zoe s'affiche à partir de 24 700 €\* (bonus de 6 000 € et remise déduits), avec une batterie de 52 kWh, un moteur électrique de 110 ch et la finition de base Life. Pour profiter du moteur R135, comptez minimum 27 200 €\* en version Zen (intermédiaire).

la Zoe?

# sion

Huit ans déjà que la Renault Zoe règne sans partage sur le marché des voitures électriques. Le ciel risque toutefois de s'assombrir avec l'arrivée de la prometteuse Peugeot e-208, qui combine à merveille mobilité "propre" et plaisir de conduite...

**Peugeot e-208**



PHOTOS: N. SOLER

Réservée à cette version électrique, la finition GT en met plein les yeux. Habillages "carbone", sièges chauffants en cuir/Alcantara, écran multimédia 10" (25,4 cm) et panoplie d'équipements complète: du très haut de gamme!

**Renault Zoe**



Décevante sur la première mouture (2012), la finition de la Zoe "2020" fait un vrai bond en avant, avec des plastiques souples et inserts en tissu du plus bel effet. Le GPS est de série, mais pas l'écran 9,3" (23,6 cm), facturé 350 €.



■ ■ ■ plus intuitives, un combiné d'instrumentation parfaitement lisible (quelle que soit la position du volant, ce qui n'est pas le cas dans la 208 !), des places arrière moins étreintes et un coffre un chouïa plus grand (les batteries amputent celui de la Peugeot de 35 dm<sup>3</sup>). Pour ne rien gâcher, la présentation générale et la finition sont plutôt flatteuses ici aussi : elles ont bien progressé lors du gros restylage de l'an dernier.

## Plus vite, ou plus loin ?

Côté batteries (logées sous le plancher dans les deux cas), comptez 50 kWh de capacité chez Peugeot et 52 kWh dans le camp adverse. Kif-kif ? En fait, la sochaliennne ne dispose que de 46 kWh exploitables, au détriment de l'autonomie : 267 km en moyenne selon nos mesures (312 km en ville), contre 320 km au crédit de la Zoe (360 km en ville). Encore ces scores sont-ils obtenus en mode Eco. Mode Sport enclenché – il libère totalement les 260 Nm –, les réserves de l'e-208 fondent comme neige au soleil, en particulier sur autoroute (200 km maxi, contre 250 km pour la Zoe, qui ne dispose "que" de 245 Nm, avec un seul mode de conduite).

Pour la recharge classique, outre la prise domestique, ces deux autos disposent d'un connecteur pour Wallbox et bornes publiques standard. Toutefois, l'e-208 se contente d'un chargeur embarqué limité à 7,4 kW (11 kW moyennant 300 €), contre 22 kW sur la Zoe. La situation s'inverse pour les bornes rapides : comptez 1 000 € chez Renault pour une charge jusqu'à 50 kW (150 km d'autonomie gagnés en 30 mn), alors que l'e-208 est compatible, de série, avec les superchargeurs ■ ■ ■

PHOTOS : N. SOLER



## Peugeot e-208



➔ Pour les Wallbox et bornes publiques classiques, l'e-208 se contente d'un chargeur de 7,4 kW (recharge complète en 8 h). Avec le modèle de 11 kW (300 € en option), comptez 5h15. Le connecteur pour superchargeurs (série) permet, lui, de récupérer 80 % de batterie en 30 mn sur une borne de 100 kW.



La 208 électrique profite d'une interface permettant de surveiller en direct le flux d'énergie, la consommation et l'autonomie des batteries. Bien vu !



L'e-208 cache d'autant mieux son jeu qu'elle camoufle ses prises électriques derrière la traditionnelle "trappe à essence" des versions thermiques...





## Renault Zoe



→ La Zoe profite d'un chargeur compatible avec les Wallbox et bornes publiques délivrant jusqu'à 22 kW (2h20 pour une charge complète). En revanche, pour récupérer 150 km d'autonomie en une demi-heure sur un superchargeur de 50 kW, le connecteur dédié vous coûtera 1000 € en option.



Il s'agit d'un accessoire, mais Renault a eu la bonne idée de concevoir un bac pour ranger les câbles dans le coffre. Rien en vue, pour l'heure, chez Peugeot...



Sur la Zoe comme sur une majorité de voitures électriques ou hybrides rechargeables, les différentes prises de recharge se cachent derrière la calandre.





## Peugeot e-208



Nombre de places: 5

- 1 L'e-208 est tout aussi étriquée, à l'arrière, que ses sœurs à moteur thermique.
- 2 Chics et confortables, les sièges offrent en outre un maintien digne d'une sportive.
- 3 Les batteries, sous le plancher, empiètent sur le volume de coffre (35 dm<sup>3</sup> perdus).



■ ■ ■ délivrant jusqu'à 100 kW (80 % d'énergie récupérés dans le même laps de temps).

Derrière ce flot d'informations et ces nouvelles habitudes à prendre, encore rébarbatives pour bien des automobilistes, se cachent deux citadines parmi les plus agréables à vivre au quotidien. Douceur de fonctionnement incomparable, silence royal (juste quelques sifflements d'air à bord de la Zoe, passé 100 km/h), gestion progressive du frein

moteur en mode "brake" (récupération forcée de l'énergie cinétique) et suspensions prévenantes: tout concourt à une conduite apaisée. Malgré une puissance quasi identique (136 ch contre 135), l'e-208 distille des accélérations toniques à souhait. Et son comportement routier plus dynamique (direction réactive, motricité supérieure) apporte une touche de sportivité qui pourrait bien faire chavirer le cœur de ceux qui ne se retrouvent pas dans le caractère policé de la Zoe... ■

## Renault Zoe



Nombre de places: 5

- 1 On connaît citadine plus accueillante. Mais, dans le clan des électriques, la Zoe fait bonne figure.
- 2 Position de conduite surélevée, faute de réglage en hauteur du siège...
- 3 Un volume correct, mais pas de plancher plat, banquette rabattue.



### Nos mesures

	Peugeot e-208	Renault Zoe
Vitesse maxi	150 km/h	144 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	31s6	33s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s4	8s
Autonomie		
Route	291 km	351 km
Autoroute	200 km	250 km
Ville	312 km	360 km
Moyenne	267 km	320 km
Temps de charge Prise dom. (2,3 kW)	31 h	32 h
Wallbox (7,4 kW) / Prise rapide (50 kW)	8 h / 1h30	9h25 / 1h30
Poids	1502 kg	1542 kg
Diamètre de braquage	10,8 m	10,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	67 m	67 m

### La technique

	Peugeot e-208	Renault Zoe
Moteur électrique	Synchrone	Synchrone
Capacité de la batterie	50 kWh	52 kWh
Puissance fiscale	4 CV	1 CV
Puissance maxi	136 ch	135 ch
Couple maxi	260 Nm	245 Nm
CO <sub>2</sub> / Bonus	0 g/km / -6000 €	0 g/km / -6000 €
Transmission	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 vitesse	Automatique, 1 vitesse
Pneus	205/45 R17	195/55 R16
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,75 x 1,43	4,09 x 1,73 x 1,57
Durée de garantie	2 ans (km illimité) <sup>(1)</sup>	2 ans (km illimité) <sup>(1)</sup>

1. Batteries garanties 8 ans ou 160 000 km.

### L'équipement De série et en commun

**Sécurité:** • Aide au maintien dans la voie • Airbags front./lat. AV (+ rideaux sur e-208) • Avertisseur angles morts • ESP • Freinage d'urgence auto. • Lecture auto. panneaux • Régul./lim. de vitesse.  
**Agrément:** • Aide au stat. AV + caméra de recul • Chargeur smartphone à induction • Clé mains libres • Clim' auto. • Ecran tactile • GPS • Mirror screen • Vitres AV/AR élec. et AR surteintées.

### En option

	Peugeot e-208	Renault Zoe
Ecran central XL	Série (10")	350 € (9,3")
Sièges AV chauffants	Série	400 € <sup>(1)</sup>
Chargeur embarqué 11 kW	300 €	Série <sup>(2)</sup>
Charge rapide 50 kW	Série	1 000 €

1. Avec volant chauffant. 2. Jusqu'à 22 kW.

### Les notes du

	Peugeot e-208	Renault Zoe
Comportement routier	15	14
Equipements de sécurité	15	14
Agrément/performance	17	14
Confort/insonorisation	17	16
Equipements de confort/garantie	17	15
Habitabilité/coffre	6	11
Aspects pratiques	10	13
Présentation/ finition	17	14
Consommation	8	11
Prix	11	12
<b>2<sup>e</sup> 133/200</b>		<b>1<sup>re</sup> 134/200</b>

**Notre verdict**

**Victoire: Renault Zoe**



Présentation léchée, équipement irréprochable et agrément de conduite épatant: il s'en est fallu d'un cheveu pour que l'e-208 cloue le bec à sa compatriote. Malheureusement, elle néglige l'essentiel: l'autonomie! Plus endurante (50 km en moyenne) et à peine moins plaisante, la Zoe conserve, de justesse, son leadership.

PHOTOS: N. SOLER



# Gamer, zappeur, streamer... faster

**La Fibre**  
**22€99**  
**/mois**

Fibre + TV UHD + téléphone  
pendant 12 mois<sup>(1)</sup>  
puis 41,99€/mois

**Dont 5€/mois remboursés<sup>(1)</sup> pour les nouveaux clients internet avec changement d'opérateur.**

**Offre soumise à conditions du 02 au 31 mars 2020 en France métropolitaine, sous réserve d'éligibilité.  
Engagement 12 mois. Frais d'activation du décodeur TV : 40€, et de résiliation : 50€.**

**(1)** Soit les remises de 9€/mois Bon Plan, 5€/mois la Fibre au prix de l'ADSL pour les nouveaux clients, remboursement différé sur facture avec changement d'opérateur après le 06/12/2019. Détail et formulaires sur [odr.orange.fr](http://odr.orange.fr)

Streamer... faster : visionner en direct rapidement.







## Audi RS Q3 400 ch

69 100 €

VRAI PRIX 84 000 €\*  
PHOTOS: Y. LEFEBVRE

# L'Audi Q3 s'offre la griffe RS En vert et contre tout

Même s'il préserve ses qualités familiales et arbore une jolie teinte verte, ce SUV n'a rien de vertueux. Point de bloc hybride ici, mais un cinq cylindres de 400 ch, juste démoniaque !

Par Guy L'hospital

glhospital@reworldmedia.com



**A**vec le célèbre cinq cylindres en ligne maison niché sous son capot, le SUV compact d'Audi change d'univers. Certes, il conserve ce qui fait la force du genre, à savoir une habitabilité généreuse, un accès aisé aux places arrière, une banquette coulissante... Pour le reste, le nouvel entrant ne joue plus dans la même cour. Son moteur développe une puissance de 400 ch, unique à ce niveau, et pratiquement 500 Nm de couple. Le tout réparti sur les quatre roues, via une transmission Quattro capable de renvoyer, en un battement de cils, de 50 à 100% du couple sur l'essieu arrière. Ce premier essai, réalisé avec des pneus cloutés sur des pistes gelées du Grand Nord,



On retrouve la finition et l'ergonomie impeccables du Q3. La touche RS du volant est de série. On peut troquer les inserts anthracite contre du laqué noir (120 €) ou du carbone (360 €).

**La transmission**  
Quattro de l'Audi Q3 sert autant le sport que la sécurité !

ne nous a pas permis de juger toutes les aptitudes de l'auto. Toutefois, en matière de plaisir de conduite, le compte y est ! Avant tout grâce à l'incroyable cinq cylindres, qui ne rechigne pas à aller flirter avec les 7 000 tr/mn, en émettant une sonorité autrement plus envoûtante que celle d'un quatre cylindres. Celle-ci peut être accentuée en optant pour le mode de conduite Dynamic ou en composant ses propres programmes – deux en tout, RS1 et RS2 – qui pourront ensuite être enclenchés via une touche sur le volant. En matière de style, le charme opère aussi : le RS Q3 s'offre une calandre alvéolée peinte en noir brillant et des boucliers plus agressifs, pour le vert, en revanche, vous aurez le choix. A bord, outre de multiples options spécifiques, il profite de sièges sport avec appuie-tête intégrés. Le RS Q3 est facturé 69 100 €, tarif déjà élevé auquel il faut ajouter... 20 000 € de malus ! Sélectionnez quelques options, et vous vous rapprochez dangereusement de la barre des 100 000 €...



Volume: 507 à 627 dm<sup>3</sup>(1)  
Même en RS, le Q3 garde sa banquette coulissante.



Malgré un tunnel marqué, on est bien installé derrière.

L'équipement

**De série Sécurité :** • Airbags (6) • Alerte de franchissement de ligne • Reconnaissance des panneaux • Système anticollision avec freinage auto. d'urgence.  
**Agrément :** • Aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul • Climatisation auto. • GPS connecté 3D sur écran tactile HD 10,1" • Hayon électrique • Jantes alliage • Personnalisation des modes de conduite • Sellerie cuir/Alcantara, etc.

**En option Sécurité :** • Airbags latéraux AR (400 €) • Amortissement piloté (1 200 €) • Contrôle de la pression des pneus (360 €) • Freins céramique (5 950 €) • Phares Matrix à leds (800 €) • Régul. de vitesse adaptatif (440 €).  
**Agrément :** • Accès mains libres + alarme (480 €) • Peinture métallisée (de 450 à 900 €) • Sièges AV électriques. (840 €) • Sièges AV sport (1 800 €) • Système audio Bang & Olufsen (930 €), etc.



## Parlons Budget

**LE VRAI PRIX :** il faut ajouter 20 000 € de malus au prix de base. Pour adoucir la sanction, on peut espérer 7 % de remise, soit environ 5 000 €.

**L'ENTRETIEN :** tous les 30 000 km avec une révision au minimum tous les deux ans.

**L'ÉQUIPEMENT :** l'essentiel est présent et même beaucoup plus. Reste que nous sommes chez Audi et que le catalogue des options offre de multiples possibilités d'alourdir la facture.

### Les chiffres

Vitesse maxi	250 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	4s5
Consommation cycle mixte	8,8 l/100 km
Poids	1 790 kg

Données constructeur.

### La technique

Moteur turbo-essence	5 cylindres en ligne, 20S
Cylindrée	2 480 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	29 CV
Puissance maxi	400 ch à 5 850 tr/mn
Couple maxi	480 Nm à 1 950 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	222 g/km/+ 20 000 €
Transmission	Aux quatre roues
Boîte	Robotisée double embrayage, 7 vitesses
Diamètre de braquage	11,8 m
Pneus	255/40 R 20
Réservoir	60 litres
Dim. L x l x h, en m	4,51 x 1,86 x 1,61
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

### L'évaluation dans la catégorie

L'Audi RS Q3 (84 000 €, 400 ch) est le seul de cette puissance parmi les SUV compacts. Nous l'avons évalué face aux SUV compacts essence de 300 ch et plus :

**BMW X2 M35i** (64 300 €, 306 ch);  
**Jaguar E-Pace P300 R-Dyn. HSE** (85 300 €, 300 ch);  
**Range Rover Evoque P300 R-Dynamic HSE** (86 800 €, 300 ch);  
**Seat Ateca Cupra Limited Ed.** (56 200 €, 300 ch).

Comportement routier	■
Équipements de sécurité	■
Agrément/performance	■
Confort/insonorisation	■
Équipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/finition	■
Consommation	■
Prix	■

## Notre verdict



En tant que SUV, le RS Q3 n'a pas à rougir face à ses rivaux. Et sur le plan sportif, avec un moteur enivrant et un redoutable comportement, il domine purement et simplement le genre.



3



1,0

3,33



0,9

3,75



0,8

4,25



0,7

5



0,6

6



0,5

## LES VOITURES AUSSI ONT LA VUE QUI BAISSE



### NOUVEAU SERVICE DE CALIBRATION

Avoir une autre vision du pare-brise, c'est veiller à votre sécurité en proposant un nouveau service de re-calibrage de vos caméras d'aide à la conduite. Rendez-vous dans un de nos 330 centres ou sur [franceparebrise.fr](http://franceparebrise.fr)

**FRANCE  
PARE-BRISE**  
UNE AUTRE VISION DU PARE-BRISE





## Smart Fortwo EQ Prime - 82 ch

28500 € **VRAI PRIX** 21400 €\*



PHOTOS: F. GROUT

## Fiat Panda 1.0 Hybrid City Cross - 70 ch

14490 € **VRAI PRIX** 13490 €\*



PHOTOS: A. SAUNIER



La Launch Edition (15490 €) vendue en vert "Rugiada" à seulement 400 exemplaires.

## Mise au vert (clair)

**C**omme la 500, la Panda City Cross troque son bloc 1.2 8V de 69 ch contre un 1.0 FireFly de 70 ch, converti à l'hybride "léger". Facturé 1 000 € de plus (compensé par une remise de 1 000 € actuellement), celui-ci reçoit l'aide d'un alerno-démarrreur associé à une batterie additionnelle de 12 V (logée sous le siège conducteur). Ce dispositif permet d'aider le moteur thermique, sans pour autant pouvoir se substituer à lui. L'alternateur récupère l'énergie à la décélération pour la stocker dans la batterie. A l'accélération, il se transforme en moteur électrique et apporte un surcroît de couple (+ 15 à 20 Nm) bienvenu. De quoi compenser le creux à bas régime du moteur trois cylindres, souple et linéaire en ville, tout en préservant des accélérations similaires à celles du 1.2 8V sur route (c'est-à-dire modestes...). Surtout,



Avec ce moteur 1.0 FireFly Hybrid, la Panda City Cross gagne une boîte à six vitesses mieux étagée.

l'alternateur permet d'anticiper la coupure du moteur avant l'arrêt complet, et de le redémarrer ensuite très discrètement. Quant à la consommation moyenne, elle baisserait de 1,4 l/100 km selon Fiat. Nous avons, pour notre part, relevé une valeur prometteuse d'environ 5,5 l/100 km sur route, à confirmer. Autre atout: à l'inverse du 1.2 8V, cette nouvelle motorisation échappe au malus calculé selon le nouveau cycle WLTP. **François Stagnaro**

### Les chiffres ⚠

Vitesse maxi	155 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	14s7
Consommation cycle mixte	5,6 l/100 km
Poids	980 kg

⚠ Données constructeur.

### La technique

Moteur essence + micro-hybridation	3 cylindres en ligne, 12S + alerno-démarrreur
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	70 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	92 Nm à 3500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	119 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Diamètre de braquage	9,7 m
Pneus	185/55 R 15
Réservoir	38 litres
Dim. L x l x h, en m	3,69 x 1,67 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités) <sup>(1)</sup>

### Notre verdict

★★★★☆

1. Actuellement offre limitée d'une garantie 10 ans ou 100 000 km.



# Cher statu quo

**I**l faudra patienter jusqu'en 2022 pour découvrir la quatrième génération de Smart Fortwo. Un futur modèle qui sera développé par le chinois Geely, lequel assurera d'ailleurs l'assemblage de la citadine. En attendant, la reine des villes abandonne les moteurs thermiques pour l'électrique et s'offre un restylage essentiellement cosmétique. C'est là que le bât blesse. Contrairement à Volkswagen avec sa e-Up! 2.0, Smart n'a pas cru bon de modifier la capacité de la batterie de sa Fortwo EQ. Suffisante sans doute pour ne faire que de la ville, mais trop juste dès qu'il s'agit de s'en éloigner un peu. D'après les mesures de notre labo, la Smart atteint tout juste les 100 km d'autonomie en ville. Dommage car, pour le reste, elle s'avère toujours

aussi vive, facile à garer et à conduire, malgré un amortissement toujours sec. Ce millésime 2020 soigne, par ailleurs, son esthétique. Calandre retravaillée, prises d'air factices, optiques à leds... La microcitadine se veut plus coquette, mais sa carrosserie reste toujours autant exposée aux petites "touchettes" du quotidien. A bord, la Fortwo EQ peut désormais recevoir des inserts en bois (!), dispose d'un logement pour les smartphones et devrait enfin accueillir un système multimédia plus rapide. Un peu faiblard pour justifier l'augmentation des tarifs. En finition haut de gamme Prime (avec caméra de recul et toit panoramique), elle est, en effet, facturée 28 500 € (hors bonus de 6 000 €). Ça pique!

Julien Marcos



L'habitacle – plutôt spacieux – évolue dans le détail: la boîte à gants est désormais verrouillable, et la console centrale légèrement revue. Pas de chance! Le nouveau GPS n'était pas encore disponible lors de cet essai.



La petite batterie de la Fortwo EQ a au moins un avantage: elle permet de recharger la citadine assez rapidement!

## Nos mesures

Vitesse maxi	133 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	12s4
Autonomie moyenne	96 km
Route/autoroute/ville	95/70/101 km
Recharge <sup>(1)</sup> Secteur/Wallbox <sup>(2)</sup>	6 h/3h30
Borne rapide (22 kW)	40 min

1. De 10 à 80 %. 2. 4,6 kW.

## La technique

Moteur électrique	Synchrone, à aimants permanents
Puissance fiscale	1 CV
Puissance maxi	60 kW (82 ch)
Couple maxi	160 Nm
CO <sub>2</sub> /Bonus	0 g/km/- 6000 €
Batterie	Lithium-ion
Capacité	17,6 kWh
Transmission	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 1 rapport
Pneus AV/AR	185/50 R 16/205/45 R 16
Dim. L x l x h, en m	2,70 x 1,66 x 1,55
Durée de garantie	2 ans (batterie 8 ans)

## Notre verdict

★★★★☆

## Mazda 2 1.5 M Hybrid Exclusive Edition - 90 ch

21 850 € **VRAI PRIX** 20 800 €\*

PHOTOS: F. GROUT



## Un peu plus écolo

**L**a Mazda 2 arrive à mi-carrière. L'occasion de bénéficier de quelques évolutions. La première concerne son 1,5 litre essence de 90 ch. Si le niveau de puissance reste inchangé, le quatre cylindres reçoit l'aide d'un système de micro-hybridation avec alterno-démarrreur. Comprenez par là que l'énergie récupérée lors des phases de freinage est transformée en électricité, puis stockée dans un condensateur. Cette énergie est ensuite redistribuée au moteur thermique lors des fortes accélérations. Au final, le moteur émet moins de CO<sub>2</sub> (94 g/km contre 111 g/km) et se montre un peu plus souple à bas régime. Mais face aux petits turbo-essence de la concurrence, il manque du couple, et donc de peps en relance. Cela dit, la polyvalence de ce bloc permet à la Mazda d'être à l'aise sur la plupart des terrains. En attendant de vérifier la



L'ambiance est chaleureuse, l'insonorisation parfaite et la qualité de fabrication monte d'un petit cran.

consommation sur notre base de mesures, nous avons relevé à l'ordinateur de bord une moyenne raisonnable de 5,8 l/100 km. Pour le reste, la "2" modernise son regard, grâce à des éléments chromés sous les optiques et une nouvelle calandre. Et en échange d'un surcoût d'environ 1 000 €, la citadine profite de nouveaux systèmes: aide au maintien dans la voie, lecture des panneaux ou encore caméra à 360°.

David Bouillaux



A défaut d'être la reine du confort, la "2" offre une excellente tenue de route.

## Les chiffres

Vitesse maxi	183 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	9s8
Consommation cycle mixte	5,3 l/100 km
Poids	1 066 kg

⚠ Données constructeur.

## La technique

Moteur essence + micro-hybridation	4 cylindres en ligne, 16S + alterno-démarrreur
Cylindrée	1 496 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	4 CV
Puissance maxi	90 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	148 Nm à 4 000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	94 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Diamètre de braquage	10,1 m
Pneus	185/60 R 16
Réservoir	44 litres
Dim. L x l x h, en m	4,06 x 1,70 x 1,50
Durée de garantie	3 ans (ou 100 000 km)

## Notre verdict

★★★★☆



## BMW 220d Gran Coupé M Sport - 190 ch

**46600 €**

**46600 €\*** VRAI PRIX



## Au volant de la **Série 2 Gran Coupé** **Coupé, oui. Grand, non**

BMW a développé cet inédit "coupé quatre portes" à partir de sa nouvelle Série 1. Un style affirmé, qui implique quelques sacrifices.

Par Camille  
Pinet  
essais@  
reworldmedia.com



**A l'arrière, la  
garde au toit  
se révèle très  
insuffisante  
pour des  
adultes.**

**M**ercedes, BMW et Audi utilisent le même livre de recettes. Lorsque l'un d'entre eux se risque à en inventer une nouvelle, les deux autres se pressent de l'imiter. C'est ainsi que BMW lance cette Série 2 Gran Coupé dans les pattes de la Mercedes CLA et de l'Audi A3 berline. Techniquement, elle est rigoureusement identique à la Série 1, mais sa carrosserie s'allonge de 21 cm à l'arrière pour former une carrosserie mi-coupé, mi-berline classique à malle. Primée "Plus belle voiture de l'année" par le Festival automobile international, cette nouvelle BMW ne fait pas toujours dans la finesse mais fourmille de détails spécifiques. A commencer par ses portières sans montants, dont les vitres s'abaissent automatiquement de quelques millimètres à l'ouverture. A la place du conducteur, rien ne change par rapport à la Série 1 : même planche de

bord, même instrumentation numérique (en série sur notre finition M Sport) et même finition de qualité. A l'arrière, en revanche, c'est la douche froide. L'accessibilité est moyenne et la garde au toit se révèle très insuffisante pour des adultes. Malgré ses centimètres en plus, la Série 2

### Parlons Budget

■ **LE VRAI PRIX** : la Série 2 Gran Coupé est chère, et ne bénéficie pas encore de remises. De quoi hésiter avec une Série 3 équivalente (320d M Sport), pas plus onéreuse grâce à ses 8 % de rabais.

■ **L'ENTRETIEN** : selon l'ordinateur de bord ou tous les 2 ans ou 30 000 km.

■ **L'ÉQUIPEMENT** : en finition M Sport, la dotation est relativement généreuse. On note cependant des mesquineries : la climatisation bizona et l'ouverture mains libres sont en option...

se montre beaucoup moins adaptée aux familles que sa petite sœur. Certes, son coffre est un peu plus volumineux, mais il se passe de hayon. La Série 2 reprend les moteurs de la Série 1, et son châssis ne reçoit que quelques ajustements au niveau des amortisseurs. Animée par le 2.0 Diesel de 190 ch et équipée de l'amortissement piloté, notre version d'essai délivre des sensations de conduite très proches de ce qu'offre la Série 1. Assez pesante, cette traction profite cependant d'un comportement dynamique tout en préservant le confort, même avec les jantes de 18" de la M Sport. Cependant, l' amateur de BMW traditionnelles reste déconcerté par la présence d'effets de couple – certes limités – dans la direction. Sûre et dynamique, cette Série 2 Gran Coupé n'apparaît pas aussi agile et tranchante que la Série 3. Côté moteurs, le temps des diesels BMW vibrants et sonores est bel et bien révolu : le 2.0 se révèle très





La planche de bord intègre des compteurs numériques mais reste fidèle aux vrais boutons pour de nombreuses commandes.



**Nombre de places : 5**  
L'habitabilité à l'arrière est le point noir de la BMW Série 2 Gran Coupé. Certes, elle est vendue comme un coupé, mais c'est avant tout une quatre portes de 4,53 m de long !



**Volume : 430 dm<sup>3</sup>**  
Le coffre est plus vaste que celui de la Série 1, mais moins pratique, faute de hayon.



Douce et rapide, la boîte auto. (obligatoire avec la 20d) joue parfaitement son rôle.

souple et plutôt silencieux, sauf à pleine charge. Il forme un couple bien assorti avec la transmission automatique à huit rapports, douce et rapide. Et cela sans trop consommer : en attendant les mesures de notre labo, nous avons relevé 6,2 l/100 km de moyenne sur notre parcours d'essai. Un score raisonnable, ce qui n'est pas le cas du tarif : la Série 2 Gran Coupé coûte en effet 2 600 € de plus que la Série 1, qui n'est déjà pas donnée. De quoi douter, à moins d'avoir un coup de cœur pour son style.

Certes, la Série 2 a reçu le prix de la plus belle voiture de l'année au Festival International de l'automobile. Pourtant, son style assez chargé suscite des réactions contrastées.



PHOTOS : Y. LEFEBVRE

## Les données

### Les chiffres ⚠

Vitesse maxi	235 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7s5
Consommation cycle mixte	5,6 l/100 km
Poids	1 580 kg

⚠ Données constructeur.

### La technique

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 995 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	10 CV
Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm entre 1 750 et 2 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	129 g/km/0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 8 vitesses
Diamètre de braquage	11,4 m
Pneus	225/40 R18
Réservoir	50 litres
Dim. L x l x h, en m	4,53 x 1,80 x 1,42
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

### L'évaluation dans la catégorie

La BMW 220d Gran Coupé (46 600 €, 190 ch) est évaluée dans la catégorie des coupés quatre portes premium diesels de 190 ch environ, qui comprend notamment :

Mercedes CLA 220 d AMG Line (47 600 €, 190 ch), Audi A3 Berline 40 TDI S tronic Sport Limited (41 600 €, 184 ch).

Tenue de route/freinage	■
Equipements de sécurité	■
Agrément/performances	■
Confort/insonorisation	■
Equipements de confort/garantie	■
Habitabilité/coffre	■
Aspects pratiques	■
Présentation/ finition	■
Consommation	■
Prix	■

### Les détails

Autonomie	■
Boîte automatique	■
Direction	■
Souplesse à basse vitesse	■
Bruits aérodynamiques	■
Bruit/vibrations du moteur	■
Confort des suspensions	■
Durée de garantie	■
Facilité de contrôle des niveaux	■
Facilité à manœuvrer	■
Gabarit	■
Protection de la carrosserie	■
Sécurité des enfants	■
Emissions de CO <sub>2</sub>	■
Accès à bord	■
Installation des passagers	■
Roue de secours (kit de réparation)	■

### Les Plus

Agrément de conduite  
Confort  
Finition correcte

### Les Moins

Habitabilité  
Accessibilité à l'arrière  
Lacunes d'équipement





## BMW 220d Gran Coupé M Sport



### Poste de conduite



Pas de surprise une fois installé au poste conducteur : on retrouve telle quelle la planche de bord de la nouvelle Série 1 ainsi que la même position de conduite facile à ajuster.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■

### Finition



Mis à part l'aspect très "plastique" des boutons situés autour du levier de vitesses, la finition apparaît de bon niveau, surtout dans ce haut de gamme M Sport.

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

### Rangements



A l'avant, les rangements sont assez nombreux : emplacement pour téléphone, bacs de porte... Malheureusement, ils sont un peu exigus. Dommage aussi que les porte-gobelets ne soient pas modulables.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Trappe plancher	Indisponible
Tiroir sous sièges	Indisponible

### Chauffage/clim'

Commandes séparées intuitives pour la climatisation, mais la fonction bizona est une option facturée 560 €. Inadmissible.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	560 €
Aérateurs arrière	Série
Discretion de la soufflerie	■

### Système audio

Deux systèmes audio sont disponibles en option. Signé Harman Kardon, celui de notre modèle d'essai coûte 860 €. Cher, mais la qualité est là.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Bluetooth	Série
Lecteur CD/USB	Série/Série





## Aides à la conduite



Sans surprise, il faut passer par les options pour profiter du régulateur de vitesse adaptatif et de la conduite semi-autonome, par ailleurs plutôt efficace.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	760 €
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	170 €
Assistance au créneau	Série

## Ecran tactile



Le système multimédia "pro", doté de l'écran 10,25", fait partie des plus complets du marché. En série sur la M Sport, il bénéficie de la mise à jour gratuite de sa cartographie pendant trois ans.

Facilité d'utilisation	
Lisibilité	
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série

## Et la nuit ?



L'instrumentation numérique offre beaucoup moins de possibilités de personnalisation que chez les concurrents. Sans grande originalité, elle n'est pas non plus des plus lisibles.

Eclairage intérieur	
Lisibilité des compteurs	

## Notre verdict



## Pour son style uniquement

A moins que l'on en pince pour ses lignes, le surcoût de la Série 2 Gran Coupé est difficile à justifier. Ni habitable ni très pratique, elle n'apporte rien de concret par rapport à la Série 1. Certes, sa finition est de qualité et son comportement routier satisfaisant. Elle préserve aussi le confort et profite d'un diesel puissant, sobre et agréable. Mais une Série 3 équivalente se montre plus aboutie et bien plus familiale pour le même prix.







# Nouveaux petits moteurs essence

# Sont-ils suffisants ?



Par Vincent Desmonts  
et Charles Thouluc  
vdesmonts@reworldmedia.com  
cthouluc@reworldmedia.com

“Downsizing” oblige, les tout petits moteurs essence, souvent dotés de trois cylindres seulement, sont devenus incontournables en entrée de gamme. Même sur d’imposants SUV. Mais sont-ils à la hauteur de la tâche ? Réponse en dix matches.

**U**n rapide tour d’horizon du catalogue des constructeurs permet de le constater : à part sur les plus modestes citadines, les moteurs essence atmosphériques (c’est-à-dire dépourvus de turbo) ont totalement disparu. Ces quatre cylindres de 1,4, 1,6 ou 2 litres ont été remplacés par des blocs plus petits, parfois amputés d’un cylindre, et gavés par un turbo. Celui-ci permet de maintenir le niveau de puissance et d’abaisser la plage d’utilisation optimale du moteur (le couple maxi est disponible à plus bas régime, autour de 2 000 tr/mn contre 4 000 tr/mn auparavant). L’objectif : diminuer la consommation... au moins pendant les tests d’homologation ! Car l’intérêt de cette technologie dite du “downsizing” se fait surtout

sentir quand le moteur est peu sollicité. Parallèlement, l’agrément a parfois régressé (à-coups, vibrations, bruit...), même si les trois cylindres n’ont cessé de s’améliorer sur ce plan. Et côté fiabilité, que valent ces “mini-moteurs” ? Les premiers retours sont globalement encourageants. Le 1.0 EcoBoost de Ford ou le 1.0 TSI/TFSI de Volkswagen constituent des modèles de solidité. Le 0.9 TCe de Renault n’a pas connu de gros problèmes, tandis que les 1.0 et 1.3 TCe sont encore trop récents pour que l’on puisse donner un avis sur leur fiabilité. Reste le 1.2 PureTech de PSA, dont le bilan a longtemps été favorable, mais dont certains exemplaires (âgés de 5 ans et plus) sont affectés par une courroie de distribution qui s’effiloche. ■

## MINI-SOMMAIRE

Citroën C5 Aircross	p. 40	Peugeot 5008	p. 42
Dacia Duster	p. 40	Renault Captur	p. 42
DS 3 Crossback	p. 40	Renault Scénic	p. 43
Fiat 500X	p. 41	Skoda Karoq	p. 43
Peugeot 208	p. 41	Volkswagen T-Cross	p. 42







A. SAUNIER

## DACIA DUSTER 1.0 TCe - 100 ch



A. SAUNIER

**A** 15 000 €\*, le Duster 1.0 TCe 100 ch Essentiel a tout de la bonne affaire, avec, de série, radio et prise USB, clim' manuelle et allumage auto. des phares. Mais à la conduite, l'enthousiasme retombe.

### Relances trop fréquentes

Il faut dire que ce trois cylindres est épaulé par une simple boîte à cinq rapports. En outre, avec son couple maxi modeste et relativement haut perché dans les tours,

les reprises manquent de nerf. Par conséquent, il faut souvent rétrograder pour relancer la voiture, ce qui nuit au confort sonore et augmente l'appétit. Pour un meilleur agrément de conduite et une plus grande polyvalence d'usage, le TCe de 130 ch, à la fois plus volontaire et plus plaisant, est tout indiqué. Et de surcroît, il est plus sobre. Heureusement, car son tarif supérieur de 2 000 €\* n'est pas anodin.

## DS 3 CROSSBACK 1.2 PureTech - 100 ch



A. SAUNIER

**A** pparu sur la nouvelle 208 et, plus récemment, sur le nouveau 2008, le 1.2 PureTech de 100 ch équipe aussi le DS 3 Crossback. Un petit trois cylindres de puissance modeste mais plaisant car souple, volontaire et silencieux.

### A l'aise partout

A priori destiné à un usage urbain et périurbain, ce bloc tient son rang sur autoroute, où les 130 km/h au

compteur sont facilement maintenus, sans avoir à jouer avec le levier de vitesses pour relancer la voiture. Et cela tout en faisant preuve d'un appétit modeste. Disponible uniquement en boîte manuelle (contrairement au 130 ch, qui reçoit d'office la transmission auto. EAT8), le 100 ch permet d'économiser 3 000 €\* à l'achat en finition Performance Line (avec clim' auto., écran tactile 7", jantes alu 17", Mirror Screen...).

Nos mesures	1.0 TCe Essentiel - 100 ch	1.3 TCe Essentiel - 130 ch
	14750 € <b>14800 €*</b>	16550 € <b>16800 €*</b>
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1333 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	160 Nm à 2750 tr/mn	<b>240</b> Nm à 1600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	<b>140</b> g/km/+ <b>100</b> €	149 g/km/+ 280 €
Transmission	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, <b>6</b> vitesses
Accélération 1000 m D. A.	35s5	<b>32s6</b>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	12s2/20s2/-	<b>7s7/10s6/13s8</b>
Consommation moyenne	7,4 l/100 km	<b>7,2</b> l/100 km

Que vaut le "petit" ?	
Economie à l'achat	<b>2000 €*</b>
Agrément de conduite	<b>Décevant</b>
Performances	<b>Décevantes</b>
Consommation	<b>Décevante</b>

**Le verdict** Trop juste

Nos mesures	1.2 PureTech P. Line - 100 ch	1.2 PureTech P. Line - 130 ch
	27400 € <b>26300 €*</b>	30400 € <b>29300 €*</b>
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1199 cm <sup>3</sup>	1199 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	205 Nm à 1750 tr/mn	<b>230</b> Nm à 1750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	<b>127</b> g/km/ <b>0</b> €	141 g/km/+ 125 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses	Auto., <b>8</b> vitesses
Accélération 1000 m D. A.	33s7	<b>32s1</b>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> - D	9s6/12s2/17s5	<b>6s8</b>
Consommation moyenne	<b>7,2</b> l/100 km	<b>7,2</b> l/100 km

Que vaut le "petit" ?	
Economie à l'achat	<b>3000 €*</b>
Agrément de conduite	<b>Bon</b>
Performances	<b>Correctes</b>
Consommation	<b>Correcte</b>

**Le verdict** Suffisant



## CITROËN C5 AIRCROSS 1.2 PureTech - 130 ch

**F**acturé 5 400 €\* de moins que le 180 ch (malus compris), le 1.2 PureTech de 130 ch permet de réaliser de substantielles économies à l'achat. Et même si l'on prenait l'excellente boîte auto. EAT8 (+ 2 050 €), on économiserait 3 300 €, malus et remise inclus !

### Economique et tonique

A l'usage, malgré trois cylindres seulement, le 1.2 offre un agrément tout à fait convaincant. Doté d'un couple à peine inférieur à celui du quatre cylindres 1.6, le PureTech 130 s'accommode sans mal des 1 468 kg

de ce SUV compact. Ses performances suffisent pour s'aventurer sur tous types de parcours sans arrière-pensées, en profitant de son confort de suspension royal. Il n'y a que lorsque la voiture est chargée que les relances se montrent un peu plus laborieuses. Là, le 180 ch se justifie. En termes de douceur et de souplesse aussi, le 1.6 se distingue. Il bénéficie de la transmission EAT8, qui apporte un vrai plus comparée à la boîte manuelle du 1.2. Mais ce dernier avance un appétit inférieur de 0,7 l/100 km en moyenne, et jusqu'à 1,1 l/100 km en ville ! ■

Nos mesures	1.2 PureTech Shine - 130 ch	1.6 PureTech EAT8 Shine - 180 ch
	32 500 € <b>31 200 €* </b>	36 900 € <b>36 600 €* </b>
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 598 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	<b>250</b> Nm à 1 650 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	<b>149</b> g/km/+ 280 €	165 g/km/+ 1 504 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses	Auto., <b>8</b> vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s	<b>30s4</b>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> - D	8s4/11s/16s2	<b>5s6</b>
Consommation moyenne	<b>7,8</b> l/100 km	8,5 l/100 km

### Que vaut le "petit" ?

Economie à l'achat	<b>5 400 €* </b>
Agrément de conduite	<b>Bon</b>
Performances	<b>Correctes</b>
Consommation	<b>Modérée</b>

**Le verdict** Suffisant

## FIAT 500X 1.0 Turbo - 120 ch



A. SAUNIER

**R**écemment revu, le 500X a fort à faire pour se démarquer face aux récents Peugeot 2008, Renault Captur, Volkswagen T-Cross... Il peut toujours compter sur sa sympathique bouille et ses tarifs bien placés, en particulier dans sa version 120 ch, qui débute à 20 500 €\* (en finition City Cross).

### Inutile de viser plus haut

Souple et volontaire, le 1.0 FireFly à trois cylindres est très plaisant.

Tonique, il ne rechigne pas à se lancer sur de longs parcours. De son côté, le 150 ch se montre plus vélocé. Mais, côté agrément, ce 1.3 est desservi par la boîte automatique DCT6 (de série), qui manque cruellement de réactivité dans les changements de rapports et génère des à-coups à faible allure. En outre, ce quatre cylindres consomme bien plus (+ 1,3 l/100 km) et il réclame un surcoût élevé (+ 2 800 €\*). ■

Nos mesures	1.0 Turbo Lounge - 120 ch	1.3 Turbo Lounge BVA - 150 ch
	24 290 € <b>22 900 €* </b>	27 290 € <b>25 700 €* </b>
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1 332 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	190 Nm à 1 750 tr/mn	<b>270</b> Nm à 1 850 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	<b>149</b> g/km/+ 280 €	152 g/km/+ 360 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses	Auto., 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s5	<b>31s4</b>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> - D	8s3/10s4/13s5	<b>6s4</b>
Consommation moyenne	<b>6,9</b> l/100 km	8,2 l/100 km

### Que vaut le "petit" ?

Economie à l'achat	<b>2 800 €* </b>
Agrément de conduite	<b>Bon</b>
Performances	<b>Correctes</b>
Consommation	<b>Modérée</b>

**Le verdict** Suffisant

## PEUGEOT 208 1.2 PureTech - 75 ch



A. SAUNIER

**D**isponible uniquement avec les finitions d'entrée de gamme Like (à partir de 14 900 €\*) et Active, un peu mieux dotée (leds à l'avant, bandeau noir brillant à l'arrière, écran tactile 7", Mirror Screen...), le 1.2 PureTech de 75 ch remplit sa mission en ville. Sur ce terrain, l'insonorisation soignée et les vibrations réduites de ce trois cylindres séduisent. Sur les grands axes, il fait preuve de bonne volonté dans les hauts régimes. Mais

avec une boîte à cinq rapports et sans l'aide d'un turbo, ce petit bloc avoue rapidement ses limites : ses performances restent modestes. Les rétrogradages sont donc fréquents pour relancer la voiture.

### Pas idéal pour voyager

Pour des trajets à dominante route ou autoroute, le 100 ch (avec turbo et boîte à six rapports) est préférable. Il ne consomme pas plus et impose un surcoût raisonnable de 1 100 €\*. ■

Nos mesures	1.2 PureTech Active - 75 ch	1.2 PureTech Active - 100 ch
	17 700 € <b>17 000 €* </b>	18 900 € <b>18 100 €* </b>
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 199 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	118 Nm à 2 750 tr/mn	<b>205</b> Nm à 1 750 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	<b>123</b> g/km/0 €	<b>123</b> g/km/0 €
Transmission	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	36s6	<b>32s4</b>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	15s/22s2/-	<b>8s3/10s2/14s4</b>
Consommation moyenne	<b>5,9</b> l/100 km	<b>5,9</b> l/100 km

### Que vaut le "petit" ?

Economie à l'achat	<b>1 100 €* </b>
Agrément de conduite	<b>Correct</b>
Performances	<b>Décevantes</b>
Consommation	<b>Correcte</b>

**Le verdict** Suffisant pour les petits rouleurs



## PEUGEOT 5008 1.2 PureTech - 130 ch



D. MEUNIER

**T**rois cylindres dans un SUV familial sept places : insuffisant ? Pas s'il s'agit du 1.2 PureTech 130 ch. Plein de ressources, ce petit bloc est loin d'être ridicule sous le capot du 5008, par ailleurs à la fois spacieux, confortable et doté d'un comportement sûr, plaisant et efficace.

### Rester modeste

Certes, voiture chargée, les relances manquent d'allant, mais elles restent

correctes. En outre, ce petit moteur contient son appétit. Seuls de petits à-coups à faible allure peuvent déranger. La boîte auto. EAT8 permet d'y remédier en apportant un vrai plus en termes de souplesse, même si elle fait grimper une note déjà salée (+ 2 050 €). Un choix qui reste plus abordable que le 1.6 de 180 ch, disponible à partir de 43 100 €, seulement en boîte auto., et avec 1 386 € de malus ! Rédhibitoire. ■

## RENAULT CAPTUR 1.0 TCe - 100 ch



A. SAUNIER

**S**i l'ancien Captur 0.9 Tce de 90 ch manquait de tonus, ce nouveau modèle a bien progressé.

### Petit mais dégourdi

Il s'agit toujours d'un trois cylindres turbo, mais ce bloc de 100 ch est bien plus agréable au quotidien, notamment en ville. Plus dégourdi aussi sur route, il offre assez de tonus pour profiter du comportement dynamique du Captur.

Toutefois, sur les grands axes, l'absence d'un sixième rapport et le léger creux sous 2 500 tr/mn sont sensibles. Surtout par rapport au tonique TCe 130 ch. Reste que le 1.0 boit peu et réclame 1 200 €\* de moins que le 1.3. De quoi s'offrir le pack Techno à 800 €, avec tablette de 9,3" (23,6 cm), aides au stationnement et caméra de recul, indispensables sur ce SUV vu sa piètre visibilité arrière. ■

Nos mesures	1.2 PureTech GT Line - 130 ch	1.6 PureTech GT Line - 180 ch
	39 000 € <b>36 700 €*</b>	44 350 € <b>43 100 €*</b>
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 199 cm <sup>3</sup>	1 598 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	<b>250</b> Nm à 1 650 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	<b>138</b> g/km/+ 50 €	164 g/km/+ 1 386 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses	Auto., 8 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	32s8	<b>30s7</b>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup> -D	8s9/11s9/16s2	<b>6s1</b>
Consommation moyenne	<b>7,7</b> l/100 km	8,4 l/100 km

Que vaut le "petit" ?	
Economie à l'achat	<b>6 400 €*</b>
Agrément de conduite	<b>Bon</b>
Performances	<b>Bonnes</b>
Consommation	<b>Modérée</b>

**Le verdict** Suffisant

Nos mesures	1.0 TCe Intens - 100 ch	1.3 TCe Intens - 130 ch
	23 400 € <b>21 400 €*</b>	24 600 € <b>22 600 €*</b>
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1 333 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	160 Nm à 2 750 tr/mn	<b>240</b> Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	<b>139</b> g/km/+ 75 €	147 g/km/+ 240 €
Transmission	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	35s	<b>32s2</b>
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	11s6/19s5/-	<b>7s6/10s9/13s8</b>
Consommation moyenne	<b>6,5</b> l/100 km	6,8 l/100 km

Que vaut le "petit" ?	
Economie à l'achat	<b>1 200 €*</b>
Agrément de conduite	<b>Correct</b>
Performances	<b>Correctes</b>
Consommation	<b>Modérée</b>

**Le verdict** Suffisant



N. SOLER

## VOLKSWAGEN T-CROSS

**S**eulement 95 ch pour un petit SUV, est-ce bien raisonnable ? Dans le cas du Volkswagen T-Cross, la réponse est indubitablement oui, puisque l'agrément est au rendez-vous dès la version d'entrée de gamme. On y retrouve en effet avec plaisir le très réussi trois cylindres 1.0 TSI.

### La voix de la sagesse

Un bloc doux, très discret sur le plan sonore, plutôt tonique en accélérations comme en reprises, et qui boit peu. Certes, la version de 115 ch se montre plus vive sur



## RENAULT SCÉNIC 1.3 TCe - 115 ch



F. GROUT

**L**e Scenic premier prix doit se contenter du 1.3 TCe de 115 ch. Modeste sur le papier, ce bloc se révèle suffisamment costaud en conduite quotidienne, notamment grâce à sa souplesse à bas régime, qui limite les recours au levier de vitesses.

### Plutôt polyvalent !

On pourra cependant reprocher à ce moteur un certain manque de

progressivité à faible vitesse, qui nuit quelque peu à l'agrément de conduite en ville. Il n'en reste pas moins que cette version d'entrée de gamme pourra sans problème s'éloigner des rocade urbaines. Ceux qui veulent un Scenic plus vif à l'accélération pourront se laisser tenter par le 1.3 TCe de 140 ch, qui ne coûte que 1 100 €\* de plus. D'autant que son appétit n'est pas plus élevé. ■

Nos mesures	1.3 TCe Zen - 115 ch 27 000 € 24 600 €* LABO	1.3 TCe Zen - 140 ch 28 200 € 25 700 €* LABO
Moteur turbo-essence	4 cyl. en ligne, 16S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	1 330 cm <sup>3</sup>	1 330 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	220 Nm à 1 500 tr/mn	240 Nm à 1 600 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	150 g/km / + 310 €	151 g/km / + 330 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	34s2	32s7
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	9s2/12s3/15s8	8s3/11s5/15s8
Consommation moyenne	7,7 l/100 km	7,7 l/100 km

Que vaut le "petit" ?	
Economie à l'achat	1 100 €* Bon
Agrément de conduite	Bonnes
Performances	Correcte
Consommation	

**Le verdict** Suffisant

## SKODA KAROQ 1.0 TSI - 116 ch



N. SOLER

**L**e plus petit moteur disponible sur le Skoda Karoq est l'excellent 1.0 TSI, largement répandu dans le groupe Volkswagen. Il se distingue par sa douceur et sa discrétion, deux caractéristiques encore rares pour ce type de moteur à trois cylindres.

### Le petit suffit

Le Karoq 1.0 TSI 116 revendique par ailleurs des accélérations

honorables ainsi que de très bonnes reprises. Seule la sixième, un peu longue, devra être abandonnée si l'on veut doubler vigoureusement. Enfin, cette version contient son appétit à 7,6 l/100 km en moyenne. Facturé la bagatelle de 1 800 €\* de plus, le 1.5 TSI 150 offre certes des accélérations plus vives, mais il ne creuse pas un écart déterminant en reprises et se montre plus gourmand. ■

Nos mesures	1.0 TSI Ambition - 116 ch 27 480 € 23 500 €* LABO	1.5 TSI Ambition - 150 ch 29 490 € 25 300 €* LABO
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	4 cyl. en ligne, 16S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	1 498 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Malus	142 g/km / + 150 €	144 g/km / + 190 €
Transmission	Manuelle, 6 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s6	31s9
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	9s5/12s7/17s9	9s2/12s/14s7
Consommation moyenne	7,6 l/100 km	8 l/100 km

Que vaut le "petit" ?	
Economie à l'achat	1 800 €* Très bon
Agrément de conduite	Bonnes
Performances	Modérée
Consommation	

**Le verdict** Suffisant

## 1.0 TSI - 95 ch

grands axes, notamment parce qu'elle bénéficie d'un couple plus généreux et d'une boîte à six rapports. Accessoirement, elle ne réclame qu'un supplément de 700 €\* à finition identique. Mais son principal intérêt est qu'elle donne accès aux finitions hautes (Carat, R-Line), à la présentation plus bourgeoise mais aux tarifs très élevés. L'addition étant déjà assez salée comme cela, la sagesse incite donc à se contenter de la version 1.0 TSI 95, déjà amplement suffisante pour la plupart des usages. ■

Nos mesures	1.0 TSI Lounge - 95 ch 22 240 € 21 400 €* LABO	1.0 TSI Lounge - 115 ch 23 050 € 22 100 €* LABO
Moteur turbo-essence	3 cyl. en ligne, 12S	3 cyl. en ligne, 12S
Cylindrée	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
Couple maxi	175 Nm à 2 000 tr/mn	200 Nm à 2 000 tr/mn
CO <sub>2</sub> /Bonus ou malus	133 g/km / 0 €	135 g/km / 0 €
Transmission	Manuelle, 5 vitesses	Manuelle, 6 vitesses
Accélération 1 000 m D. A.	33s8	32s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	10s6/16s6/-	8s5/11s1/16s
Consommation moyenne	6,4 l/100 km	6,6 l/100 km

Que vaut le "petit" ?	
Economie à l'achat	700 €* Très bon
Agrément de conduite	Correctes
Performances	Modérée
Consommation	

**Le verdict** Suffisant

## Notre bilan

### Petits, mais costauds !

Pourquoi dépenser plus ? Notre dossier le montre, les petits moteurs essence d'entrée de gamme ne se contentent plus de faire de la figuration ! Grâce aux progrès de la technologie, ils associent presque toujours brio, agrément et sobriété, et ce quel que soit le gabarit du modèle, du SUV citadin au familial. Bien sûr, les motorisations supérieures apportent un plus grand dynamisme et davantage de polyvalence, mais elles ne sont plus indispensables au quotidien.





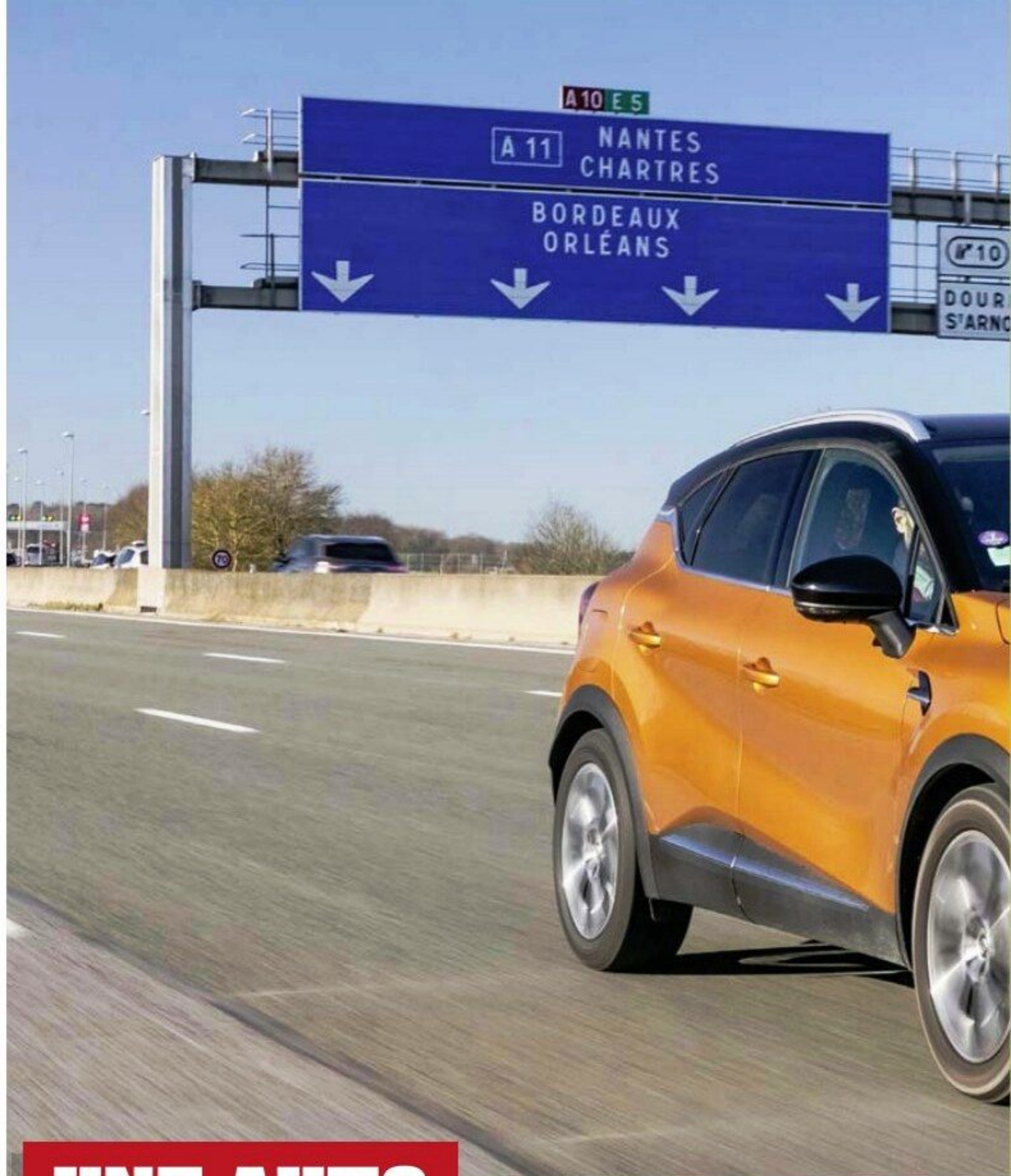
Un créneau? La caméra s'impose

Si l'on apprécie la direction douce et démultipliée, c'est moins le cas du grand diamètre de braquage (11,4 m), du gabarit XL (4,24 m de long, soit 11 cm de plus que l'ancien) et de la mauvaise visibilité arrière. La caméra (350 €) n'est pas un luxe!



Charger le coffre: sans retenue

Volumineux (jusqu'à 522 dm<sup>3</sup>) et astucieux (plancher modulable, banquette coulissante), le coffre s'adapte à de multiples situations. Seul regret: le seuil élevé ne facilite pas le chargement d'un gros sac de courses, par exemple.



UNE AUTO  
TESTÉE  
AU QUOTIDIEN

Cette sem

Chez *Auto Plus*, les essais ne se limitent pas aux tests techni

**D**es évolutions? Non, une révolution! Avec un style plus travaillé, une longueur en hausse de 11 cm et une qualité de fabrication en net progrès, le Captur 2 n'a plus rien à voir avec le précédent. Son prix progresse aussi: comptez 20 900 € pour le cœur de gamme (1.0 TCe 100 Zen), contre 19 700 € pour son équivalent

dans l'opus 1. Plus polyvalent et mieux doté, le 1.3 TCe de 130 ch en finition Intens (GPS, clim' auto., phares et essuie-glaces auto...) réclame 26 400 € avec la boîte auto. EDC à sept rapports, soit 24 200 €\* une fois la remise potentielle (- 9%) et le malus (210 €) comptabilisés. C'est cette version que nous avons mise à l'épreuve une semaine durant.



A l'arrière, les passagers voyagent à l'aise

Les jeunes comme les adultes voyageront confortablement à l'arrière. La banquette, qui coulisse sur 15 cm, dégage assez de place pour les jambes. Le rembourrage est souple, mais on manque un peu de maintien dans les virages. Les portes libèrent un large espace qui facilite le passage, sauf au niveau de la tête à cause du pavillon fuyant.





### Prendre l'autoroute: quel bonheur!

Avec son moteur 1.3 TCe volontaire et performant et sa bonne tenue de cap, le Captur se montre plaisant et rassurant sur autoroute. Une sérénité juste perturbée par des bruits d'air au niveau des rétros. Rien de rédhibitoire pour autant.



### Quand la route se dégrade, ça secoue...

Sur mauvaise route, le confort se détériore. Même à faible allure, ça percute sur les bosses. En cause, l'amortissement aux réglages fermes et les jantes de 18" (de série sur Intens). Celles-ci avantagent le look mais pas le bien-être des passagers.

PHOTOS: N. SOLER

# aine le Renault Captur

ques. Se mettre à la place des conducteurs reste notre priorité. La preuve avec ces morceaux choisis.



### Après de longues heures au volant, pas de fatigue excessive

Facile à conduire, le Captur soigne aussi l'ergonomie. Les commandes, comme le levier de vitesses surélevé, tombent bien sous la main. Au cours d'un long trajet, on ne ressent aucune courbature, à condition d'avoir parfaitement réglé sa position au préalable. Autre atout, les menus intuitifs du grand écran de 9,3" (23 cm), une option à 800 €.





## Ravitailler : pas trop souvent

Le réservoir du Captur contient 48 litres de carburant (et 46 l en version diesel). Il faut le remplir tous les 650 km avec le 1.3 Tce équipé de la boîte EDC. Correct.



## Dans les embouteillages, il agace...

Souple et discret le 1.3 Tce est docile. En revanche, la boîte auto. EDC génère de petits à-coups. Autres griefs, le stop/start réagit lentement et, lorsqu'un scooter se faufile pour s'arrêter à côté de la voiture, les radars se déclenchent. Biiiiip!



## Rouler la nuit : avec une vision claire

Les phares full led (série) offrent une bonne visibilité. Puissants, ils diffusent un faisceau homogène, et éclairent bien le bas-côté droit de la route. Bémol tout de même : le système de gestion automatique codes/feux de route (série) tarde parfois à réagir.

## Notre verdict Il franchit un cap !

Grâce à ses qualités routières en hausse, à son sens de l'accueil et à ses équipements modernes, le nouveau Captur se montre plus plaisant au quotidien que son prédécesseur. Certes, le manque de maniabilité en ville et le confort plutôt ferme le pénalisent. Deux petites faiblesses vite oubliées vu les progrès réalisés par ailleurs, notamment côté finition et ergonomie.



# ANCIENNES, JE VOUS



**AutoClassiques Plus**  
LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE À LA PORTÉE DE TOUS

**N°47**

**L'AFFAIRE DU MOMENT**  
**MAZDA MX-5 NB**

**LE MATCH DES COMPACTES FRANÇAISES**

**SIMCA 1100**  
**CITROËN AMI 8**  
**RENAULT 6**

**+2 roues**  
**MOTOBÉCANÉ 50V**

**A L'ESSAI** ▶ Citroën Axel ▶ MGB GT ▶ Peugeot 604 ▶ BMW 3.0 CSI

**OFFREZ VOUS UNE FAMILIALE!**

**NOS 12 PRÉFÉRÉES**

- ▶ CITROËN TRACTION, DS ET CX
- ▶ CHRYSLER VOYAGER
- ▶ PEUGEOT 203, 403, 404 ET 504
- ▶ RENAULT ESTAFETTE ET ESPACE
- ▶ VOLKSWAGEN COMBI T2
- ▶ VOLVO 240

**GUIDE D'ACHAT D'UNE ANCIENNE**

**LES 10 QUESTIONS À SE POSER AVANT DE CRAQUER**

**+10 PAGES DE PETITES ANNONCES POUR ACHETER, POUR RÊVER...**

M 02319 - 47 - F: 4,50 € - RD

Les familiales sont rarement citées lors des discussions sur les voitures de collection. Nous avons sélectionné 12 modèles, de générations et de personnalités différentes, de la mythique Traction au monospace Chrysler Voyager en passant par les craquants minibus Volkswagen.

## ACHAT D'UNE ANCIENNE

L'auto de vos rêves est à votre portée. Il n'y a plus qu'à sauter le pas mais pour éviter les déceptions, nos experts vous aident à vous poser les bonnes questions.

## SUPER MATCH

Les compacts françaises sont à l'essai... Simca 1100, Citroën AMI 8, Renault 6, nos journalistes ont tenté de les départager !



**EN VENTE  
ACTUELLEMENT**



Suivez-nous sur la  
page Auto Plus Classiques



**Sport**  
**auto**

**Auto**  
**Plus**

**l'auto-journal**

**Auto**  
**Classiques**  
**Plus**

# Offre Spéciale

## Salon de Genève 2020

TOUS LES TITRES AUTOMOBILES

dès **1€** /mois  
**seulement !**

**AUTO PLUS**

sans engagement

1 n°/semaine + 2 guides/an  
+ 2 hors-séries/an + l'accès  
au site Auto Plus Premium

**AUTO PLUS**  
**CLASSIQUES**

sans engagement

1 n° tous les 2 mois  
+ 2 hors-séries/an

**L'AUTO-JOURNAL**  
sans engagement

1 jeudi sur 2  
dont 1 n° spécial salon

**SPORT AUTO**  
sans engagement

1 n°/mois  
+ 1 guide F1/an



Valeur  
30 €

FAST CHARGE

**+ VOS 2 CADEAUX**

**1 le chargeur sans fil**

L'accessoire incontournable pour votre téléphone portable ! Son mode de charge rapide permet le chargement sans fil jusqu'à 2 x plus rapidement.

Puissance 10 W. Design ultra fin. Coque en aluminium ultra léger. 4 petits pieds en caoutchouc anti-dérapant au bas pour sécuriser la base de chargement sur toute surface plane et lisse. Chargeur sans fil avec 1 m de câble micro USB. Compatible avec, iPhone 11 Pro Max/ 11 Pro/ 11/ XR/ Xs Max/ Xs/ X/ 8/ 8 Plus, Samsung S8/ S8 plus/ S9/ S9 plus/ S10/ S10+ / S10E, Huawei P30 Pro, ainsi que tout appareil prenant en charge le chargement Qi.

**2 Les versions numériques**





# Les avantages du prélèvement



## SANS ENGAGEMENT

Je résilie à tout moment sans frais sur simple demande à mon service client.



## MOINS CHER

Je profite d'un tarif avantageux par rapport au kiosque.



## SOUPLESSE

J'étales mes paiements tous les mois sans frais.



## PAIEMENT SÉCURISÉ

entre ma banque et la société éditrice des magazines auto.

**BULLETIN D'ABONNEMENT** à retourner sous enveloppe affranchie à : Service Abonnements Auto Plus - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

1 - Je choisis mon ou mes offres d'abonnement:

P1644

### Auto Plus sans engagement

chaque semaine + 2 guides pratiques/an + 2 hors-séries/an + l'accès au site Auto Plus Premium pour **1€/mois seulement** pendant 2 mois au lieu de 13,14€\* puis 8€/mois.

1112994

### Auto Plus Classiques sans engagement

Tous les 2 mois + 2 hors-séries/an pour **1€ tous les 2 mois seulement** pendant 4 mois au lieu de 7,19€\* puis 5,58€/bimestre.

1113000

### L'Auto-Journal sans engagement

1 jeudi sur 2 + 5 guides/an pour **1€/mois seulement** pendant 3 mois au lieu de 12,62€\* puis 8,99€/mois.

1029842

### Sport Auto sans engagement

chaque mois pour **1€/mois seulement** pendant 2 mois au lieu de 6,07€\* puis 5,20€/mois.

1046689

## + VOS 2 CADEAUX

Valeur  
30 €



1 Le chargeur sans fil

2 Les versions numériques offertes



- ☒ Je recevrai automatiquement mon chargeur en cadeau pour tout abonnement.
- ☒ Je consulte gratuitement mon magazine en version numérique sur tous mes écrans.
- ☒ Je peux résilier à tout moment sans frais sur simple demande à mon service client.

2 - Je remplis l'IBAN et je n'oublie pas de joindre mon RIB pour le prélèvement automatique

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez EMAS société éditrice d'Auto Plus, d'Auto Plus Classiques, L'Auto-Journal et Sport Auto à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de EMAS. Créancier: EMAS, 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - France - Identifiant du créancier: FR 77 ZZZ 434057.

3 - J'indique mes coordonnées:

Tél. :  Mobile :

Email :

Pour gérer votre abonnement, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs.

M. ☐ Mme ☐ Date de naissance :

\*\*Nom :

\*\*Prénom :

\*\*Adresse :

\*\*CP :  \*\*Ville :

Dater et signer obligatoirement :

À :

Date :

Signature :

**Kiosque Mag** Disponible sur kiosquemag.com

\* Le prix de référence se compose du prix kiosque et des frais de port. \*\* À remplir obligatoirement. Vous disposez, conformément à l'article L.221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût du renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex, ou par mail à ddp@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com - EMAS • SNC au capital de 152 500 € • RCS Nanterre B 347 863 060 • APE 221 E • Siège social : 8, rue François Ory • 92543 Montrouge Cedex







Rubrique coordonnée par Pierre-Louis Champeaux [plchampeaux@reworldmedia.com](mailto:plchampeaux@reworldmedia.com)



ADOBE STOCK

## LES MEILLEURES BOÎTES AUTOMATIQUES SELON VOTRE BUDGET

Longtemps marginales, les transmissions automatiques équipent environ une voiture neuve sur trois en France. On les trouve désormais sans difficultés sur le marché de l'occasion, mais s'il est possible d'en dénicher à tous les prix, toutes ne se valent pas.

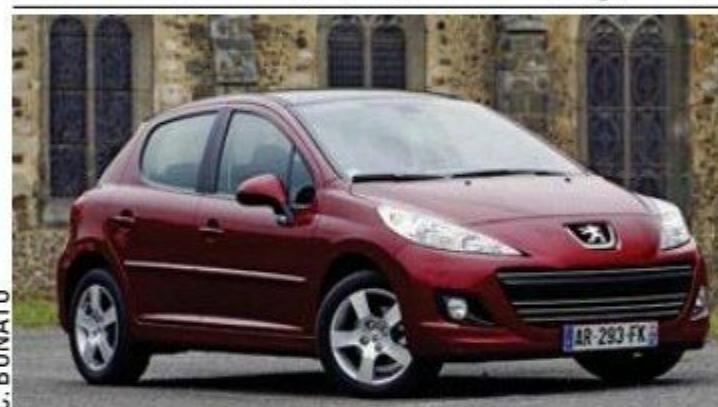
Par Pierre Audemar

Pour 5 000 €

### Peugeot 207 1.6 VTi Auto.

**Vu** Une Premium 5 p. de 2009 avec 109 600 km à 5 500 €

7 CV ■ 120 ch ■ 7,8 l/100 km ■ 165 g/km de CO<sub>2</sub>



C. BONATO

La transmission AutoActive à quatre rapports de PSA était l'une des premières dite intelligente. Sa gestion des rapports se fait tout en douceur, contrairement à sa cousine, la Sensodrive, une boîte robotisée à simple

embrayage brutale et peu réactive. Installée dans une 207, dont le comportement routier reste très actuel, elle donne le meilleur d'elle-même. Notamment parce qu'elle est associée au bloc 1.6 VTi de 120 ch, développé en collaboration avec BMW. Un moteur fiable et souple, dont l'appétit reste raisonnable.



### Kia Picanto 1.2 Auto.

**Vu** Une Premium 5 p. de 2011 avec 100 200 km à 4 500 €

5 CV ■ 86 ch ■ 7,5 l/100 km ■ 125 g/km de CO<sub>2</sub>



N. SOLER

Pas facile de dénicher une minicitadine dotée d'une vraie boîte automatique ! La Picanto en fait partie. Si l'agrément que délivre sa transmission à quatre rapports s'inscrit dans la moyenne, la fiabilité

générale est, elle, au-dessus de la mêlée. C'est simple : aucune panne récurrente n'est enregistrée sur ce modèle. Avec ses cinq portes, livrées de série sur les modèles automatiques, la petite Kia est idéale pour amener les enfants à l'école. Toujours de série, la dotation est très complète avec climatisation et système audio MP3.



### Renault Clio 3 1.6 16V Auto.

**Vu** Une Initiale Paris 3 p. de 2007 avec 128 300 km à 5 000 € ■ 7 CV ■ 110 ch ■ 8,8 l/100 km ■ 179 g/km de CO<sub>2</sub>

ET AUSSI



Pour 10 000 €

### Peugeot 3008 1.6 BlueHDi EAT6

**Vu** Un Féline de 2015 avec 103 400 km à 10 900 €

6 CV ■ 120 ch ■ 6,4 l/100 km ■ 109 g/km de CO<sub>2</sub>



N. SOLER

Développée par le japonais Aisin, l'un des plus grands spécialistes de ce type de transmission, cette boîte à convertisseur de couple et six rapports est, ces dernières années, largement utilisée par le groupe PSA.

Sa réactivité et l'agrément qu'elle délivre font référence. Avec 10 000 € en poche, le 3008 de deuxième génération n'est pas encore accessible, mais son prédécesseur offre des prestations de bon niveau. Sa tenue de route est toujours très sécurisante et sa présentation intérieure, dont on apprécie toujours la finition de bonne qualité, n'est pas trop datée.



### Ford Fiesta 1.0 EcoBoost PowerShift

**Vu** Une Titanium 5 p. de 2016 avec 25 600 km à 11 000 € **PAC** ✓

5 CV ■ 100 ch ■ 6,1 l/100 km ■ 114 g/km de CO<sub>2</sub>



C. MARTIN

La seule boîte robotisée à double embrayage jamais proposée par Ford se caractérise par sa douceur de fonctionnement. Bientôt sacrifiée sur l'autel de la mondialisation (les automobilistes américains

ne plébiscitent pas cette technologie), elle affiche un bilan de fiabilité sans taches. Avec le trois cylindres turbo, elle forme un couple pétillant et réactif, mais jamais gourmand. A l'aise en ville, la Fiesta ne craint pas non plus d'affronter les longs trajets, grâce à un confort très honorable. On trouve également cette boîte sur quelques Volvo.



### Volkswagen Passat 2.0 TDI 150 DSG

**Vu** Une Confortline de 2014 avec 107 100 km à 11 000 € ■ 8 CV ■ 150 ch ■ 5,9 l/100 km ■ 135 g/km de CO<sub>2</sub>

ET AUSSI





Pour 15 000 €

## Seat Arona 1.0 EcoTSI DSG

**Vu** Un Xcellence de 2018 avec 45 600 km à 15 600 € **PAC**

6 CV ■ 116 ch ■ 6,8 l/100 km ■ 113 g/km de CO<sub>2</sub>



A partir de 2015, la DQ200, nom de code de la DSG à sept rapports destinée aux tractions de petite et moyenne gammes, est enfin fiabilisée grâce à un nouveau lubrifiant et un logiciel de commande revu.

Plus abordable et techniquement identique au VW T-Cross, l'Arona se distingue par sa finition soignée, son habitabilité généreuse et son équipement complet. L'Xcellence inclut la clim' auto, le bizona, les phares 100 % led, les radars de recul... tout en étant plus confortable que la FR, pénalisée par sa suspension sport.



## Renault Mégane Estate 1.3 TCe EDC7

**Vu** Une Business de 2019 avec 26 300 km à 15 900 €

7 CV ■ 140 ch ■ 6,9 l/100 km ■ 125 g/km de CO<sub>2</sub>



Plus axée sur la douceur et la sobriété que sur la réactivité, l'EDC à sept rapports est la deuxième génération de boîte à double embrayage de l'Alliance (DCT chez Nissan). Sa solidité ne vous

décevra pas... à condition de ne pas la choisir couplée au désastreux 1.2 TCe. Renault a eu quelques soucis de mise au point du 1.3 TCe durant les premiers mois de production. A priori, depuis fin 2018, tout va mieux et aucune panne récurrente n'a été enregistrée. En Estate, la Mégane est une vraie familiale, au coffre très généreux (575 dm<sup>3</sup>).



## Peugeot 308 1.2 PureTech EAT8

**Vu** Une Allure de 2017 avec 58 000 km à 15 600 € ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 7 l/100 km ■ 117 g/km de CO<sub>2</sub>



Pour 20 000 €

## Audi Q5 2.0 TDI Quattro S tronic

**Vu** Un Avus de 2012 avec 96 000 km à 20 500 €

10 CV ■ 177 ch ■ 7,8 l/100 km ■ 184 g/km de CO<sub>2</sub>



La transmission à sept rapports (Type DL501 du groupe VW) est réservée aux modèles à moteurs longitudinaux du géant allemand. On ne la trouve donc que sur certaines Audi de milieu et de haut de

gamme. Étudiée pour encaisser jusqu'à 600 Nm de couple, elle semble indestructible, sans renoncer aux qualités (réactivité, douceur...) qui ont fait la réputation des DSG/S tronic. En optant pour la version de 177 ch du Q5 2.0 TDI, vous profiterez de la version restylée à l'équipement modernisé, mais aussi d'un moteur plus fiable que le précédent 2.0 TDI de 170 ch.



## BMW 318d Touring Auto.

**Vu** Une Lounge de 2016 avec 45 300 km à 21 900 €

7 CV ■ 150 ch ■ 5,4 l/100 km ■ 109 g/km de CO<sub>2</sub>



BMW ne donnant pas d'appellation particulière à ses transmissions à convertisseur de couple, il n'est pas facile de s'y retrouver. Celle qui nous intéresse ici est celle de type 8HP50, fournie par ZF,

et ne s'adapte que sur des modèles à moteurs longitudinaux. En matière d'agrément, cette transmission à huit rapports surclasse ses rivales estampillées Audi ou Mercedes. On la trouve aussi sur des modèles du groupe FCA, notamment les Alfa Romeo Giulia et Stelvia 2.0 Turbo et 2.2 Diesel.



## Mercedes Classe C 220 d 9G-Tronic Plus

**Vu** Une Sportline de 2015 avec 109 000 km à 21 500 € ■ 9 CV ■ 170 ch ■ 6,7 l/100 km ■ 117 g/km de CO<sub>2</sub>



## Les surcoûts d'une boîte automatique



■ **L'entretien** : même si la plupart des constructeurs ne considèrent pas la vidange d'une boîte automatique nécessaire, les fabricants de ces boîtes, eux, la recommandent tous les 5 ans/80 000 km. Selon les marques, le coût varie entre

300 € et 800 €. Un petit tour sur internet vous permettra de trouver un spécialiste de ce type de boîtes près de chez vous. Avantage : une facture réduite de 20 à 50 %. Autre point tenu sous silence par les constructeurs, la nécessité, sur les boîtes robotisées à simple ou double embrayage, de procéder au remplacement de ce dernier. Techniquement, ces transmissions sont, en effet, des boîtes manuelles qui passent seules les rapports, et non pas de véritables boîtes automatiques. Cette intervention vaut entre 700 €

et 2 000 €, pour une durée de vie estimée à 150 000 km. En cas d'usure précoce, le défaut de conduite ne pouvant pas vous être reproché (c'est l'électronique qui gère tout), demandez une prise en charge de 100 % jusqu'à 30 000 km et de 50 % à 80 000 km.

■ **La consommation** : l'écart avec le même moteur couplé à une boîte mécanique dépend beaucoup de la technologie employée. Comptez jusqu'à 1 l/100 km de plus pour une boîte robotisée à simple embrayage ou sur un modèle

à convertisseur de couple d'ancienne génération. En revanche, sur les "vraies" boîtes automatiques de dernière génération ou sur les transmissions à double embrayage du type EDC ou DSG, la surconsommation reste généralement inférieure à 0,5 l/100 km. Mieux encore, dans certaines situations (en ville ou en écoconduite notamment), les modèles à boîte ultra intelligente font preuve d'un appétit inférieur à leur équivalent à boîte manuelle.



## L'AVIS DES PROPRIÉTAIRES



### "Plutôt épargnée par les pannes"

Mon fils possède une Skoda Fabia 1.0 MPI 60 de 2015 et 40 000 km.

C'est une voiture robuste dans l'ensemble, même si elle a connu quelques soucis avec le bloc de commande des essuie-glaces, remplacé lorsqu'elle avait 31 000 km.

Sinon, c'est une petite voiture très simple d'utilisation.

Hervé D., 02240 Brissy-Hamégicourt

### "De coûteux passages à l'atelier"

Nous avons acheté notre Fabia 1.2 TSI 110 de 2015, alors qu'elle avait 3 ans et 30 000 km. Depuis, nous avons parcouru 28 000 km à son volant. C'est une excellente voiture au quotidien, dynamique avec sa boîte automatique DSG. Elle est également sobre (environ 6,4 l/100 km en moyenne). En revanche, je trouve que le coût des révisions est particulièrement élevé.

G. Pigot, 93300 Aubervilliers

(2014-...)

## Skoda Fabia

Encore méconnue, la petite tchèque affiche, sur le papier, deux qualités majeures: un rapport prix/prestations alléchant et la possibilité d'une version break.



N. SOLER

### "Des problèmes en cascade"

J'ai vendu ma Fabia 1.4 TDI 90 de 2015 en décembre dernier. Elle affichait alors 53 600 km. J'ai été très déçu de rencontrer si rapidement d'aussi nombreux problèmes de fiabilité: fuite d'huile, défaillance du volant moteur et usure prématurée des pneumatiques à l'avant.

A. Coudert, 24430 Marsac-sur-l'Isle

### "Je ne regrette pas mon choix"

On m'avait vanté la tonicité des trois cylindres et la qualité des Skoda. Je vous confirme que, dans le cas de ma Fabia 1.0 TSI 95 de 2017 et 35 000 km, c'est vrai. J'apprécie également sa sobriété (seulement 5,4 l/100 km en moyenne) et son agrément de conduite. Quant au GPS, il est facile à utiliser, même pour moi qui ne suis pas féru de technologie!

Alain A., 10000 Troyes

### Notre point de vue

Développée à partir d'éléments qui ont fait leurs preuves, la Fabia 3 se montre globalement d'une excellente fiabilité.

Parmi les quelques griefs rencontrés, des soucis de vanne EGR pour les autos roulant beaucoup en ville, et quelques

passages en atelier pour une mise à jour du système multimédia. Mais les récents 1.0 TSI s'avèrent fiables.

## BIEN ACHETER

### Citroën DS 5 / DS 5 (2011-2018)

Sans doute trop originale, la dernière routière des Chevrons a eu quelques difficultés à trouver preneur en neuf. Cela profite aux acheteurs de modèles d'occasion, car les cotes sont très basses, surtout pour une auto à la technologie digne de la réputation de Citroën.



N. SOLER



PH. TISSIER/PILOU

#### A surveiller

**Moteur électrique:** sur l'Hybrid 4, vérifiez qu'elle démarre en électrique, car le changer revient cher (de 2 000 à 5 000 €).

**Electronique:** testez toutes les fonctions. Le débogage coûte 120 €... pour chacune.

**Clim':** pas de froid? Le condenseur est HS (1 200 €).

#### Fiabilité moteur

**Les sans-soucis:** à partir de 2012, tous les moteurs thermiques (essence et diesels) sont fiabilisés.

**A éviter:** les DS 5 de 2011, victimes de gros soucis (distribution en essence, turbo et injecteurs en HDi), et toutes les hybrides.

#### Nous vous conseillons

**Citroën DS 5 1.6 THP 155 So Chic Auto. de 2014** (13 030 €): un moteur souple et tonique, secondé par une super boîte automatique.

**DS 5 1.6 BlueHDi 120 So Chic Auto. de 2016** (16 190 €): frugale, tout en étant suffisamment nerveuse.

## BIEN VENDRE

### Dacia Logan (2012-...)



N. SOLER

**Un grand cœur.** En berline comme en break, son coffre engouffre presque tout. Faites des photos avec des objets encombrants (vélo...).

**Une vraie dure à cuire.** Difficile de faire mieux en matière de fiabilité. Présentez nos articles à vos acheteurs.

**Pas si rustique.** Versions de base exceptées, sa dotation est bien plus complète que ce que pensent certains. Faites une liste exhaustive des équipements dans votre annonce.

## BIEN ENTREtenir

### Opel Zafira Tourer/Zafira (2011-2019)



PH. TISSIER/PILOU

**En douceur.** Fragile, la peinture n'aime pas les lavages aux rouleaux. Préférez le nettoyage haute pression.

**Faites régler la radio.** Elle est particulièrement sujette aux bugs. Une reprogrammation en concession (150 €) règle ce souci.

**Mettez-le sport.** Vanne EGR et Fap s'encrassent très vite. Une fois par mois, rouler 20 minutes sur autoroute (sur l'avant-dernier rapport) permet de les dégraisser.

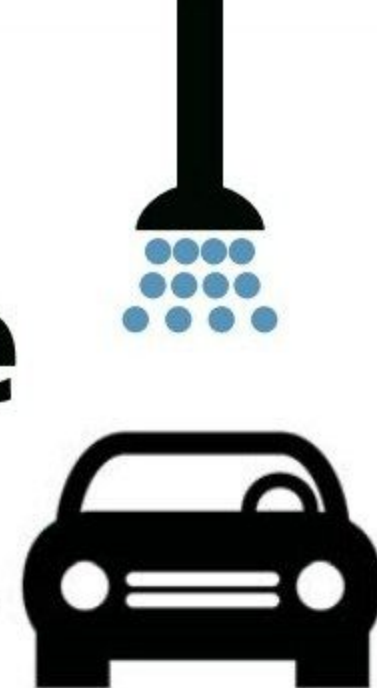




Par Jérôme Fombelle laboautopluspratique@reworldmedia.com

## Faites-le vous-même Dessaler sa voiture

Le sel accumulé sur la voiture après avoir roulé sur les routes hivernales favorise la corrosion. Afin de préserver votre auto, voici nos conseils pour éliminer efficacement tous les minéraux résiduels.



Par Soufyane Benhammouda

25mn NIVEAU DE DIFFICULTÉ

Avant de vous lancer...



Il est important de vérifier que les brosses des rouleaux sont bien en microfibre douce (c'est écrit dessus) afin d'éviter tout risque de microrayures sur la carrosserie. Par ailleurs, n'oubliez pas d'enlever l'antenne avant le passage aux rouleaux. Avec la lance à haute pression, n'insistez pas sur les joints, afin de ne pas les détériorer ou les décoller. Et prenez le soin de contourner les zones chaudes (disques de frein) et les parties électriques (alternateur principalement) sous le capot.



Dans le cas du dessalement de la voiture, il est nécessaire de nettoyer de haut en bas pour profiter du ruissellement de l'eau et être certain d'éliminer tous les dépôts de sel présents.

La procédure est similaire pour l'ensemble des zones à nettoyer.



Braquez les roues avant pour accéder plus facilement aux endroits situés derrière elles.

Gagnez du temps en opérant en binôme avec une personne au volant qui braque à droite ou à gauche pendant que vous êtes au jet. Si votre véhicule dispose d'une suspension pneumatique, enclenchez la position haute, qui relèvera le châssis et permettra de vous faciliter le nettoyage.

### Ce qu'il vous faut

Lavage à rouleaux avec nettoyage du châssis .....20 €  
15 mn de jetons pour le lavage à haute pression .....10 €  
Chiffon microfibre propre.....2 €



**1 Prélevez le châssis.** C'est sous la voiture que le sel fait le plus de dégâts. Il convient donc de décaper le châssis sur les rampes de nettoyage au sol prévues à cet effet. Sélectionnez le programme adéquat (20 € pour 10 mn) afin d'éliminer le sel des zones inaccessibles.



**3 Nettoyez les passages de roue.** Utilisez le jet pour dessaler autour et derrière les roues, où les projections sont les plus importantes. Partez du point le plus haut, au centre, puis dirigez le jet vers le bas. Evitez de viser les freins à chaud (risque de voiler les disques).



**5 Rincer la voiture.** Avant de finir, rincez l'ensemble de la voiture sur le même mode de jet, en partant du toit vers le bas. Cette opération permettra d'enlever les dernières impuretés qui peuvent attaquer le vernis de la peinture avec le temps. Le tour est joué en 3 minutes.



**2 Rinçage à l'eau douce.** Pour un lavage plus précis et un résultat optimal, utilisez la lance à haute pression. Choisissez le mode rinçage à l'eau douce, puisque le savon n'aura aucun effet sur le sel. L'absence de mousse permettra aussi de mieux voir les zones à nettoyer.



**4 Dessalez le châssis.** Toujours à l'aide de la lance à haute pression, lavez les soubassements accessibles (pare-chocs et bas de caisse). Deux minutes suffisent pour chaque flanc. Profitez-en pour asperger rapidement la baie moteur pour éliminer les résidus de sel.



**6 Finissez par les seuils des ouvrants.** Avec un chiffon microfibre humide, essuyez les traces de sel sur les seuils de toutes les portes et celui du coffre. Ce travail de finition permet d'enlever les dépôts aux endroits les plus exposés à la corrosion.

PHOTOS: F. GROUT





## Notre équipe à votre service



**Pierre-Louis Champeaux**  
Chef de la rubrique Occasion  
d'Auto Plus



**M<sup>e</sup> Frank Samson**  
Avocat au barreau de Paris,  
spécialiste en droit  
des infractions routières



**Antoine Jacquot**  
Expert automobile  
diplômé d'Etat



**Auto Plus**

ÉCRIVEZ-NOUS

Auto Plus, SOS Experts  
8, rue François-Ory,  
92543 Montrouge Cedex

Rubrique coordonnée par  
Pascale Gétin

expertsautoplus@reworldmedia.com

## Garages : toutes leurs obligations

# "L'obligation de résultat est-elle la seule à laquelle le réparateur est tenu?"

Fabrice M., par e-mail

Antoine Jacquot

**L**e propriétaire d'un véhicule confié à un garage a une seule et unique obligation : celle de payer les travaux effectués. A condition, bien sûr, qu'ils aient été réellement commandés. Les réparateurs en automobile, qu'ils exercent dans le domaine de la mécanique ou de la carrosserie, sont, en revanche, tenus, vis-à-vis de leurs clients, à plus d'obligations. Celles-ci sont concrètes, et pour certaines découlent directement d'articles des codes civil et de la consommation. Bien les connaître est indispensable pour faire valoir ses droits en cas de litige ou de difficulté relationnelle (voir encadré). Voici les principales.

### L'obligation de conseil

Cette obligation, qui relève du devoir d'information de tout réparateur, est encadrée par les articles L.111-1 du code de la consommation et 1112-1 du code civil. Un professionnel est tenu d'informer son client de manière juste et complète sur toute intervention demandée : nature, prix, délai. Il doit également signaler toute anomalie découverte dans le périmètre de ses travaux. Par exemple, une courroie de distribution vétuste, prête à céder, ou des pneumatiques usés jusqu'à la corde. En l'absence d'information, sa responsabilité tant civile que pénale en cas d'accident pourrait être recherchée. Pas question, en revanche, d'effectuer les réparations sans l'accord du propriétaire du véhicule.

### L'obligation de diagnostic

Cette notion est trop souvent laissée au second plan. Pourtant, lorsqu'on confie un véhicule à un pro à la suite d'un dysfonctionnement, c'est pour le faire répa-



**Avant tout, le réparateur a le devoir d'informer son client sur la nature de l'intervention, son prix, les délais.**

rer, certes, mais c'est surtout pour trouver l'origine technique des désordres et les éradiquer. Par exemple, si, face à des vibrations au freinage, il change les disques de frein voilés, ce qui élimine temporairement le problème, mais ne règle pas les causes réelles de leur détérioration (étrier grippé ou moyeux HS), il commet une faute. Idem pour le remplacement d'un turbocompresseur sans s'assurer que la panne ne relève pas d'un défaut d'alimentation en huile. Une erreur ou un défaut de diagnostic engage la responsabilité du réparateur.

### L'obligation de moyen

Dès lors qu'un réparateur s'engage à effectuer des travaux, il doit avoir les moyens techniques et humains adéquats pour les réaliser. Il ne peut donc

accepter que ceux qu'il a la capacité de mener à bien. Si la réparation est de haute technicité et exige un outillage complexe – par exemple pour recalibrer la caméra dédiée aux aides à la conduite (celle derrière le rétro) après remplacement d'un pare-brise –, il ne pourra se réfugier derrière son manque d'équipement. Pour les mêmes raisons, il est de sa responsabilité de ne pas confier une tâche compliquée à un apprenti insuffisamment formé. Enfin, il doit utiliser tous les moyens à sa disposition pour assurer une réparation de qualité.

### L'obligation de résultat

C'est la plus connue des obligations d'un professionnel. Elle est encadrée par les articles 1231 et 1231-1 du code civil. Lorsqu'un véhicule est confié à un répa-





ADOBE STOCK

rateur pour une révision ou une panne, un contrat est conclu, par lequel il s'engage à effectuer la réparation requise et à le restituer en parfait état de marche à l'issue de l'intervention. Tous les travaux demandés doivent avoir été réalisés et permettre une utilisation pérenne du véhicule. En cas de dysfonctionnement ou de survenance d'une nouvelle panne, il ne pourra s'exonérer de son obligation de résultat qu'en démontrant, preuves techniques à l'appui (via une expertise par exemple), que les désordres ne sont pas imputables à son intervention.

### L'obligation de délivrance

En vertu de l'article 1197 du code civil, un professionnel doit apporter tous les soins nécessaires au véhicule confié jusqu'à sa délivrance. En clair, il est tenu de restituer l'auto dans le même état que lorsqu'elle lui a été confiée. S'ajoute à ce point une obligation de sécurité lors de la délivrance : il est tenu de livrer le véhicule dans un état tel que son client puisse s'en servir sans risque. Il doit aussi, conformément à l'article L.216-1 du code de la consommation, réaliser les travaux et livrer l'auto dans le délai prévu, au plus tard trente jours après la signature de la commande si aucun délai n'était fixé. ■

### Recours en cas de manquement

- Identifiez précisément à laquelle des cinq obligations se rattache le manquement du réparateur.
- Adressez une réclamation par courrier RAR en exposant à quelle obligation le réparateur a failli et les conséquences pour vous en termes de préjudice. Pour la réponse, fixez un délai adapté à l'importance du problème. Votre protection juridique (PJ) peut effectuer cette mise en cause.
- Saisissez votre protection juridique si le pro ne répond pas ou refuse toute discussion, afin qu'elle mette en place une expertise contradictoire (ou mandatez vous-même un expert\*). Objectif : mettre en évidence le lien de causalité entre la faute et les désordres subis et, si possible, trouver une issue amiable.
- Prenez l'avis de votre PJ ou d'un avocat si la situation est bloquée et nécessite une procédure judiciaire.

Retrouvez **anti-PV** en vidéo cette semaine sur **Autoplus.fr**

**Le garage se doit d'effectuer la réparation nécessaire et de restituer l'auto en parfait état de marche.**

## Budget

## Forfait mobilités durables

### "A combien devrait s'élever la prise en charge par l'entreprise des frais de transports 'verts'?"

Angèle D., 58000 Nevers

**Pascale Gétin** Le décret d'application de la loi sur le forfait mobilités durables vient seulement d'être divulgué\*, à l'état de projet, par nos confrères du site Contexte.com. Selon ce projet, le patron qui le souhaite prendrait en charge jusqu'à 400 €/an les frais du salarié utilisant un moyen de locomotion à "mobilité douce" pour venir travailler : vélo, trottinette ou autre engin de déplacement personnel (EDP), autopartage et covoiturage ; recours aux flottes de vélos, scooters, trottinettes... ou encore coûts de recharge électrique\*\*. Ce forfait serait cumulable avec les 50 % de l'abonnement aux transports en commun, dans la limite des 400 €.

\* L'entrée en vigueur de cette loi était prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2020. \*\* Le fait de recharger gratuitement son véhicule électrique au travail ne sera plus considéré comme un avantage en nature.



N. SOLER

## Loi

## Retrait de points

### "J'ai le permis B. Peut-on me retirer des points parce que j'ai grillé un feu à vélo?"

Théo P., par e-mail

**Pascale Gétin** Non, ce serait abusif et donc contestable. Une circulaire du ministère de l'Intérieur du 11 mars 2004\* rappelle que "seules les infractions commises avec des véhicules pour la conduite desquels le permis de conduire est exigé sont susceptibles d'entraîner un retrait de points sur ce permis". Ainsi, pas de risque de perte de points si vous roulez à vélo, à cyclo (50 cm<sup>3</sup>), à trottinette ou en voiturette... Mais une suspension de votre permis peut être ordonnée comme peine complémentaire par un juge (un cas en général réservé aux récidivistes).

\* Référence aux décisions du Conseil d'Etat du 8 décembre 1995.



MAXPPP

## Occasion

## Vente de particulier à particulier

### "Un acheteur peut-il se retourner contre son vendeur non pro en cas de vice caché?"

Clément V., 83100 Toulon

**Pierre-Louis Champeaux** Selon le code civil\*, le vendeur est responsable du véhicule qu'il vend et du suivi de son entretien. En cas d'avarie anormale, l'acquéreur peut se retourner contre son vendeur (peu importe que ce dernier, non professionnel, n'ait pas eu conscience du problème avant la vente), et tenter une conciliation amiable pour réclamer soit tout ou partie des frais de réparations, soit la reprise du véhicule en échange de son remboursement. A négocier au plus juste. L'acheteur doit néanmoins apporter la preuve du vice caché. A contrario, la responsabilité du vendeur ne peut être retenue si le défaut est visible à l'œil nu (rayures, rouille sur la carrosserie, siège défoncé ou abîmé, pneus lisses...) ou décelable lors d'un essai sur route (embrayage ou freins fatigués, boîte de vitesses qui craque, pot d'échappement bruyant...).

\* Articles 1641 à 1648 du Code civil.



N. SOLER

## Loi

## Facilités de paiement des amendes

### "Puis-je payer en plusieurs fois mes deux PV de 90 € car j'ai de graves difficultés financières?"

Luce M., par e-mail

**M<sup>e</sup> Frank Samson** Hélas non. Il est certes prévu que le Trésor public accorde des facilités de paiement aux personnes en difficulté, voire une remise gracieuse partielle ou totale si leur situation le justifie. Mais ces facilités ne concernent que les amendes majorées (ici 2 x 375 €). Or, les 90 € correspondent à un PV minoré, un "cadeau" octroyé au contrevenant pour payer rapidement (et sans contester) l'amende forfaitaire de 135 €. Soit deux montants qu'il est impossible de régler en plusieurs fois, sous peine de voir sa dette gonfler, à deux fois 375 € dans votre cas.



# SOS Experts



C'est une double mauvaise surprise pour **Sonia et Mickaël Comte**. Le chauffage de leur **Zoe** refuse de fonctionner, et **Renault** ne prend en charge qu'une petite partie des travaux.

**Notre équipe à votre service**

**REFUS DE GARANTIE, PARTICIPATION INSUFFISANTE...** abus d'un SAV, d'un garage, mauvaise indemnisation d'un assureur... en cas de litige, envoyez un e-mail à : [soslitigeoccasion@reworldmedia.com](mailto:soslitigeoccasion@reworldmedia.com) avec votre adresse et votre téléphone.



J. DELMARTY/ALPACA/ANDIA

## “1 016 € pour un chauffage en panne à tout juste 71 500 km !”

**P**our la majorité des Français, rouler en voiture électrique reste compliqué. Sonia et Mickaël Comte, de Saint-Romain-d'Ay (07), ont pourtant décidé de sauter le pas en juillet dernier. Leur choix se porte sur une Renault Zoe de 2013 qu'ils achètent à un particulier soigneux. Ce n'est que lorsque les températures commencent à baisser que l'auto se met à les décevoir. Nos lecteurs constatent alors que le chauffage ne fonctionne purement et simplement plus ! Une visite chez le concessionnaire Renault plus tard, ils se retrouvent avec un devis de 1 270 € en main. C'est le compresseur de climatisation qui est en cause. Aux yeux de

**Renault se contente d'une maigre remise de 20 %...**

Sonia et Mickaël, un tel élément a une durée de vie largement supérieure aux 71 500 km et 6 ans qu'affiche leur Zoe. Ils décident alors de contacter le service relations clientèle du Losange, afin d'obtenir la prise en charge de cette réparation. Après plusieurs tentatives, ils reçoivent enfin une proposition du constructeur. Celui-ci leur offre "généreusement" 20% de rabais sur la totalité de la facture. Les comptes sont vite faits : il faut encore déboursier la bagatelle de 1 016 € pour ne plus subir les frimas de l'hiver ardéchois dans cette Zoe. Une somme encore beaucoup trop élevée pour nos lecteurs. Pas question d'en rester là !

Pierre Audemar

### Notre stratégie de défense

Suivant scrupuleusement nos conseils, Sonia et Mickaël ont pris soin de vérifier l'historique de leur Zoe avant de l'acquérir. Factures à l'appui, ils peuvent prouver que le plan d'entretien a été parfaitement respecté.

#### Combien pour ces éléments ?

La durée de vie d'un compresseur de climatisation est de 200 000 km. Si l'âge et le kilométrage de cette Zoe justifient une décote, Renault doit ici couvrir 60 % des frais.

### Les autres dossiers de la semaine

#### Pompe à essence K.-O.



E. HOUPAIN

**Sur mon Ford B-Max 1.0 EcoBoost 120 de 2013 (93 200 km), j'ai dû faire**

**remplacer la pompe à carburant. Ford refuse de me rembourser les 524 € que j'ai déboursés. Est-ce normal ?**

Alain Dagland, 28150 Boisville-la-Saint-Père

**NOTRE CONSEIL** L'âge et le kilométrage de votre B-Max justifient que la prise en charge ne soit pas totale. Mais Ford doit tout de même revoir sa position et vous accorder une remise de 40 %. Faites-leur cette demande par lettre recommandée avec accusé de réception.

#### De l'eau dans le phare



Y. LEFEBVRE

**Je dois faire changer l'un des projecteurs de ma Peugeot 508 SW 2.0 HDi 180 de 2016**

**(111 100 km), car de l'eau s'y infiltre. Selon le constructeur, la facture de 678 € est intégralement à ma charge. Vrai ?**

Patrick Vitielli, 13340 Rognac

**NOTRE CONSEIL** S'il n'y a pas eu de choc, un phare ne peut pas être considéré comme un élément devant être remplacé durant la vie d'une voiture. Peugeot doit donc assumer ce défaut de fabrication, et couvrir au moins 75 % du montant de cette intervention.

### Affaire réglée !

**Vous avez témoigné dans cette page, et obtenu gain de cause.**

## Audi a payé... 40 % de la direction

En janvier, Laetitia Guichard, de Trespoux-Rassiels (46), nous envoyait un dossier concernant la panne de direction assistée de son Audi A4 2.0 TDI 143 de 2013 (141 100 km). La marque lui avait alors présenté une facture de 2 787 €, sans aucune participation de sa part. Grâce à sa pugnacité et à l'appui de son concessionnaire, Audi a finalement accepté de lui accorder 40 % de ristourne sur la note totale. Un geste supérieur aux 30 % que nous préconisons. Bravo à tous !



N. SOLER





## VOS AVANTAGES POUR 32 €/AN



UN AVOCAT  
À VOTRE ÉCOUTE...



DES REDUCTIONS SUR  
UN RESEAU DE PARTENAIRES



DES INVITATIONS GRATUITES  
AUX GRANDS SALONS



EN CADEAU,  
LE GUIDE ANTI-PV 2020  
EN VERSION NUMÉRIQUE

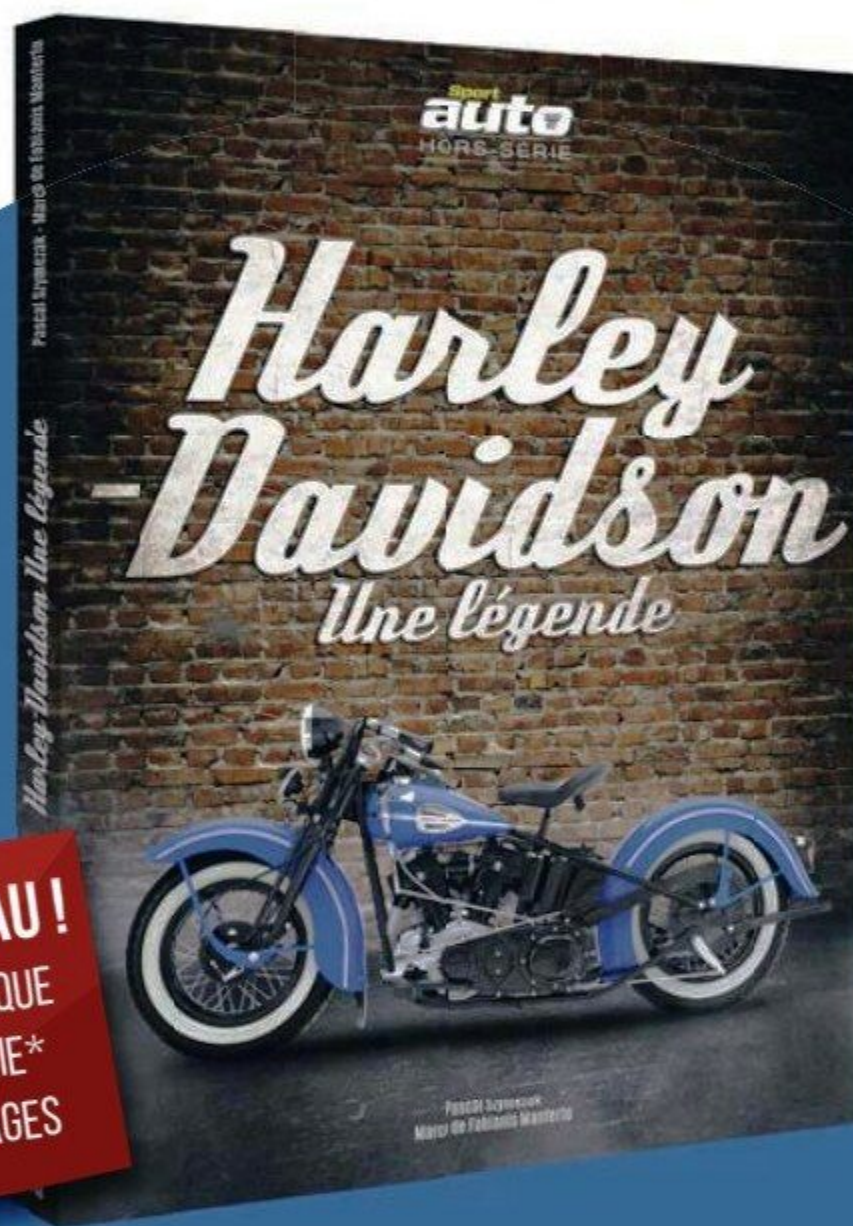
## ADHÉREZ, C'EST TRÈS SIMPLE !

PAR TÉLÉPHONE AU **09 69 39 69 50**  
(n° non surtaxé)

### SUR INTERNET

<https://www.kiosquemag.com/abonnement/club-auto-plus>

PAR COURRIER  
(voir coupon ci-dessous)



EN CADEAU !  
CE MAGNIFIQUE  
HORS-SÉRIE\*  
DE 160 PAGES

\* Dans la limite des stocks disponibles

## JE SOUSCRIS AU CLUB AUTO PLUS

☐ J'adhère pour une cotisation annuelle de 32€

NOM ..... PRÉNOM .....

ADRESSE .....

..... CP .....

VILLE ..... Tél. ....

MAIL ..... @ .....

Complétez ce bulletin accompagné d'un chèque de 32€ à l'ordre du Club Auto Plus.  
Envoyez le tout sous enveloppe affranchie à : **Club Auto Plus - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9**

1105782

RETROUVEZ NOS PARTENAIRES ET LEURS AVANTAGES SUR CLUB.AUTOPLUS.FR\*\*



\*\* Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





## Essais hivernaux de la F1

# Mercedes en haut de l'affi

L'équipe allemande semble encore disposer d'une longueur d'avance cette saison, avec une machine d'un haut niveau de performances. Sera-t-elle imbattable ?

**D**ans une récente interview accordée à *Auto Plus*, Jacques Villeneuve, champion du monde 1997 et commentateur de la F1 sur Canal+, nous disait à propos de l'équipe Mercedes : "Depuis l'ère des moteurs hybrides, elle est vraiment très forte. Elle a pris un énorme avantage sur le moteur dès 2014 et le début des hybrides. Quand la réglementation est entrée en vigueur, les gens de Mercedes étaient prêts. Ils avaient un temps d'avance sur les autres, et ils l'ont conservé. A ce propos, ils pourront continuer de remercier Niki Lauda, parce que, politiquement parlant, il avait fait le travail. Il a exercé une très forte influence pour l'adoption de cette réglementation." A priori, on peut écrire que la firme à l'étoile conserve, sept ans plus tard, ce même avantage. C'est ce qui semble ressortir des essais préliminaires de Barcelone, à quelques jours désor-

mais du coup d'envoi du championnat du monde de F1 à Melbourne, en Australie. Les Mercedes, avec Lewis Hamilton et Valtteri Bottas, tiennent le haut de l'affiche. Elles occupent d'ailleurs une place particulière dans nos pages du spécial F1 d'*Auto Plus* la semaine prochaine.

Un temps d'avance sur les autres ? Il semble que ce soit encore le cas cette année. Car avec son DAS (Dual Axis Steering), un système de direction à deux axes, Mercedes nous présente une évolution de derrière les fagots. L'équipe des flèches d'argent, surnom des Mercedes, y réfléchissait depuis de longs mois et Valtteri Bottas a avoué qu'il était au courant de cette étude depuis un an. Sans que les techniques de fonctionnement du DAS ne soient réellement dévoilées, il ne peut s'agir que d'un système mettant en jeu la colonne, la crémaillère et les barres de direction, le tout actionné par un élément mécanique – probablement un actuateur

et un cône – très bien intégré dans le nez de la voiture, et que le pilote actionne lui-même en poussant ou en tirant le volant. Le DAS permet de modifier en roulant le pincement des roues avant. Tout à fait légal par conséquent, sauf s'il était démontré qu'il influence l'aérodynamique. Mais on ne sait pas si l'équipe Mercedes l'emploiera en permanence (ou pas). Lors des premiers essais de Barcelone, Lewis Hamilton a eu en charge de l'utiliser. Mercedes pourrait ainsi résoudre les problèmes de variation de température des pneus, qui sont le talon d'Achille de toutes les équipes de F1. "Ce qui est vraiment sympa pour un ingénieur qui bosse en F1, c'est que chaque saison dessine ses propres challenges", commente James Allison, le patron technique de Mercedes. On le croit sur parole.

### La machine de Racing Point contestée

Un autre chapitre Mercedes s'est ouvert à Barcelone, et il se nomme Racing Point. Dans un précédent numéro (voir n° 1641 du 14 février), *Auto Plus* rappelait que le propriétaire de Racing Point, et nouvel-

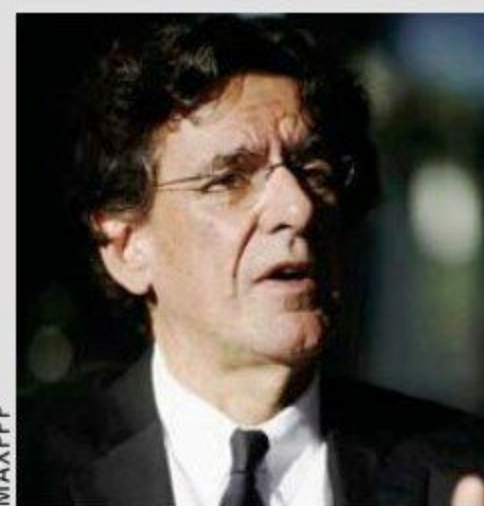


## LES CARNETS DE Jean-Louis Moncet

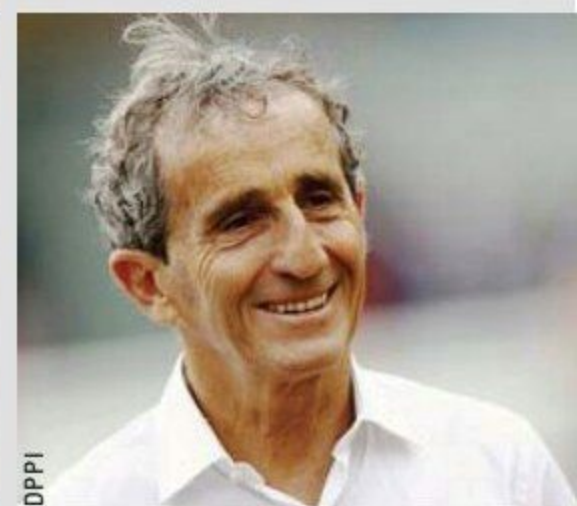
### Réflexions philosophiques

## Alain Prost, Luc Ferry, et la vitesse

Dans son émission *Esprits Libres* sur Radio Classique, Guillaume Durand, qui fut un amateur de Ferrari, a rappelé qu'Alain Prost (ci-contre, à droite), quadruple champion du monde de F1, avait eu 65 ans fin février. Et ce fut, pour Guillaume, l'occasion de parler, avec son invité Luc Ferry, (à gauche) de la vitesse. Rappelons que Luc Ferry est agrégé de philosophie et agrégé de sciences politiques. Il a été professeur à Normale Sup et ministre de l'Éducation nationale de 2002 à 2004.



MAXPPP



DPPI



La Mercedes W11 est une extrapolation de la W10 de l'an passé, mais très épurée, beaucoup plus fine, et dont le concept, des pontons latéraux, notamment, a été poussé à l'extrême.



F. LEFLOCH/DPPI

F. GOODEN/DPPI



Avec James Allison, le directeur technique de l'équipe Mercedes (à droite), on est sûr que l'imagination est au pouvoir. Sur ce volant, que le pilote (ici, Valtteri Bottas) pousse ou tire, il a greffé le fameux DAS, un système de direction à deux axes pour modifier le pincement des roues avant lorsque la voiture roule.



F. GOODEN/DPPI

# che

lement patron d'Aston Martin, Lawrence Stroll, n'avait peur de rien. Il semble qu'il n'ait pas mérogé pour cette saison 2020, en maquillant la Mercedes de 2019, la W10, en Racing Point RP20 de 2020. Les prises de vue de la RP20 apparue à Barcelone le montrent de façon flagrante. Et suscitent à l'évidence de nombreuses réactions. Positives pour certains, car, après tout, disposer d'une machine de milieu de grille de départ capable de grimper plusieurs échelons et de jouer d'un coup les trouble-fêtes apparaît très intéressant. Mais on devra juger sur pièces dès Melbourne, puisque les "vraies" machines 2020, toutes dérivées de celles de 2019, ont déjà fait de sensibles progrès en performances par rapport à l'an passé. Les réactions négatives se tiennent surtout du côté des autres constructeurs, qui estiment cette solution plutôt déloyale, en tout cas contre l'éthique (un gros mot cependant en F1). Plusieurs d'entre eux utilisent peu ou prou des éléments issus des usines concurrentes : moteur ou boîte de vitesses, parfois train arrière. C'est le cas d'Alpha Tauri (ex-Toro Rosso), Haas, ou bien encore Alfa Romeo. Mais de là

à utiliser une copie quasi conforme de la totalité d'une monoplace, il y a un pas, dont le franchissement sera étudié de près par la Fédération internationale de l'automobile, l'autorité toute-puissante en matière de législation de la F1. De fait, Alpha Tauri et Haas semblent dire à propos de la Racing Point que c'est de bonne guerre. Sans oublier néanmoins, comme le souligne Günther Steiner, le directeur technique de Haas, que son team a été la cible de plusieurs commentaires peu amènes par le passé à propos de ce système de collaboration technique avec Ferrari. En revanche, côté Renault et côté McLaren, on fronce sérieusement les sourcils...

## Ferrari en retrait

Ferrari semble pour l'heure le parent pauvre de ces essais préliminaires. Rien n'a été fait du côté de Maranello pour que la Scuderia soit "le champion des essais d'hiver", comme ce fut souvent le cas les années passées. C'est le thème médiatique choisi par Mattia Binotto, le big boss de la Scuderia, et de ses deux pilotes, Charles Leclerc et Sebastian Vettel. En substance : on roule à notre rythme. On cherche, on évalue, on règle. Une cadence qui inquiète un peu les tifosi. Lesquels tifosi feraient mieux de se soucier du coronavirus, car l'Emilie-Romagne est voisine de la Lombardie, et Ferrari va devoir songer à résoudre les nombreuses difficultés liées à cette épidémie, dont on dit qu'elle pourrait devenir une pandémie. Le microcosme de la F1, qui voyage sur toute la planète, pourrait aussi en pâtir. Une réunion au sommet a d'ailleurs eu lieu durant les essais de Barcelone. Mara-

## Mercedes pourrait avoir résolu les problèmes de variation de température des pneus.

nello encerclé, Bahreïn ou le Vietnam touchés : les difficultés sanitaires semblaient prendre de l'ampleur à l'instant où nous écrivions ces lignes. Les nombreux voyageurs de la colonie F1 voulaient éviter de transiter par les grands aéroports chinois. Du coup, pour aller à Melbourne, ils ont décidé de passer par Dubai. Ce qui leur permettait, au retour, de rallier facilement le Grand Prix de Bahreïn, qui se tient une semaine après l'Australie. Ironie de l'histoire : la liaison aérienne entre Dubai et Bahreïn est fortement menacée. Si elle est coupée, cela leur laissera dix heures de route à faire avec tout le matériel ! Mercedes devant, comme souvent en endurance autant qu'en performances aux essais d'hiver ? On se demande si l'opposition aux flèches d'argent, car il en faut bien une, ne viendrait pas plutôt de Red Bull et de son moteur Honda. Car, selon les techniciens, la Red Bull RB16 apparaît extrêmement bien née. Pour peu que Honda continue sur sa lancée... ■



PANORAMIC

Scandale dans le paddock : la nouvelle Racing Point RP20 se présente comme une copie quasi conforme de la Mercedes W10 de l'an passé. Une perspective de changement sur la grille ?

Dimanche 15 mars, Grand Prix d'Australie (6h10)

Son père, Pierre Ferry, était un excellent préparateur de moteurs.

"Tout le monde sait que vous aimez la vitesse..."

— Je pilote aussi, mais pas au même niveau [qu'Alain Prost].

— Mais ça correspond à quoi la vitesse, en dehors du fait qu'il s'agisse d'un sport, d'un jeu, d'une industrie ?

— Comme dans tous les sports extrêmement dangereux, tous mes amis pilotes ont eu des sorties de route et des accidents où ils se sont blessés. Mais puisque nous parlons de philosophie : dans les sagesses anciennes, soit chez les épicuriens ou les stoïciens, ou bien dans les sagesses d'Orient comme le bouddhisme ou le taoïsme, il y a toujours cette idée que deux fléaux pèsent sur la vie humaine, qui sont le passé et le futur. Ou bien la nostalgie et

l'espérance. Comme disait Spinoza, il n'y a pas d'espoir sans crainte. La nostalgie et l'espérance, comme le pensaient les sagesses anciennes, vous empêchent d'habiter le présent. Quand vous êtes au volant d'une voiture de course, dans le double virage du fond du circuit du Castellet, et que vous passez à 170 ou 180 km/h, vous êtes forcément dans le présent. Vous n'êtes ni dans la nostalgie ni dans l'espérance, vous habitez le présent comme jamais dans votre vie. Ça vaut probablement pour tous les sports dangereux, mais spécialement pour la vitesse. Parce que là, si vous êtes dans la nostalgie ou dans l'espérance, vous sortez de la route. Avec la vitesse, vous êtes totalement à votre affaire, vous habitez le présent, vous habitez la chose même." Savoureux, non ?

Retrouvez le blog F1 de Jean-Louis Moncet sur [Autoplus.fr](http://Autoplus.fr) ou sur votre mobile en prenant en photo ce tag.





En 1973, la calandre a abandonné le chrome, et le diamètre des phares est majoré. Mais ils éclairent toujours aussi mal ! Le clignotant situé haut, juste sous la ceinture de caisse, est un détail charmant, typique des années 60-70.



**Il y a 52 ans** BMW présente la 2002

# Place au sport !

Au bord du gouffre dix ans plus tôt, BMW s'est ressaisi brillamment à la fin des années 60. D'abord avec une quatre portes au moteur plein de vitalité. Puis avec cette petite berline deux portes bourrée de caractère !

**C**e quatre cylindres de BMW né en 1965 n'est pas banal : conçu par des motoristes de talent, il offre une puissance généreuse et, surtout, fait preuve d'un tempérament plein de vitalité, communicatif et efficace pour procurer de belles accélérations. Les amateurs vont vite comprendre que titiller l'accélérateur de ces berlines aux traits joliment dessinés en Italie par un certain Michelotti est un jeu amusant, qui distille très vite un plaisir rare.

Lorsque ce quatre cylindres, né en 1 500 cm<sup>3</sup>, grossit, et qu'il se trouve installé sous le capot de berlines plus courtes, plus légères, à deux portes seulement, la recette fait mouche : la "Série 02", avec son 2 litres ici alimenté par un simple carburateur, affiche 100 ch. Ce qui, pour une auto de 990 kg, commence à faire une jolie cavalerie, à l'époque. Même

**Plaisir mécanique de tous les instants.**

si nous n'avons pas affaire à la version injection "tii" de 130 ch, la vivacité de la mécanique réjouit à chaque coup de gaz : le moteur donne immédiatement une impulsion à l'auto, quel que soit son régime. Un sacré répondant ! Le plaisir se prolonge grâce à une boîte de vitesses rapide et bien étagée. Quatre rapports seulement, la boîte à cinq vitesses étant une option malheureusement peu répandue. Le freinage mixte

disques et tambours donne satisfaction, avec même de bonnes distances d'arrêt pour un modèle de cette génération. La direction se montre légèrement floue autour du point médian, mais avec un peu d'habitude la chose est sans gravité. Le confort de suspension n'est pas celui d'une sportive, plutôt celui d'une quatre places qui se soucie de bien accueillir à son bord : assez souple et bénéficiant de quatre roues indépendantes, solution



raffinée encore minoritaire à l'époque. La sellerie se révèle moins clémente, souffrant d'une fermeté trop germanique. L'habitacle séduit par son caractère très lumineux, mais sa présentation assez raide fait l'impasse sur toute pointe de fantaisie. L'ensemble noir fait ressortir quelques jolis placages de bois, et les amateurs de la marque se réjouiront de la rationalité des commandes, qui sera la marque de fabrique des futures Série 3 et autres modèles du constructeur. Les 2002 n'étant pas dotées de compte-tours de

Jolie, bien équilibrée, la ligne de la "Série 02" a largement séduit à son époque. Elle a autant fait pour le succès du modèle et de la marque que le caractère mécanique des moteurs. La calandre à inclinaison inversée typique complète le tableau.





Fonctionnelle, claire, la planche de bord adopte un style épuré agréable. Sur cette version à simple carburateur, le compte-tours n'est pas de série. Idem pour le volant sport, un accessoire d'époque.

Une malle classique, au volume généreux mais au seuil de chargement franchement haut. En 1973, les charmants feux ronds ont été abandonnés au profit de feux plus carrés, qui conservent une vraie personnalité.



- **Moteur:** 4 cylindres en ligne
- **Cylindrée:** 1990 cm<sup>3</sup>
- **Puissance:** 100 ch DIN
- **Vitesse maxi:** 180 km/h
- **Production:** 305 917 exemplaires (1968-1975, sur 824 846 modèles "02")
- **Cote actuelle:** de 13 500 à 19 000 €

Sous le capot, le 4 cylindres "M 10". Une mécanique déclinée de 1,5 à 2 litres, et qui fait montre, toujours, d'un caractère bien trempé. De surcroît, son appétit reste raisonnable et elle se montre particulièrement fiable.



PHOTOS: CH. MARTIN

série, notre exemplaire en a été pourvu sous forme d'accessoire rajouté après-coup, comme les automobilistes sportifs aimaient à le faire à l'époque.

Sur route, l'auto vous rappelle vite que c'est une propulsion: sa tendance à chasser de l'arrière si vous ré-accélérez trop tôt en virage est très, très nette. Ce qui exige une bonne dose de prudence, surtout sur le mouillé. Mais sinon, cette "Série 02" au caractère bien trempé se montre sacrément polyvalente.

Jean-Rémy Macchia



## 1968, cette année-là

Belle aventure dans l'espace: le lancement de la fusée "Véronique", le 9 avril 1968. Il marque l'inauguration de la station spatiale de Kourou, en Guyane française. Les automobilistes français, eux, se voient cloués au sol car arrive des Etats-Unis une diabolique invention: le "sabot de Denver". Un sabot d'immobilisation que les forces de police installent sur les voitures mal garées...



Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine **Auto Plus Classiques**, en vente actuellement



**LES PRIX CATALOGUE :** Ce sont les tarifs officiels fournis par les constructeurs. Dans la colonne suivante figure le montant du bonus ou du malus écologique.

**LES TAUX DE REMISE :** Nous vous fournissons les rabais couramment pratiqués en concession sur tel ou tel modèle. Attention, ces taux de remise sont à dissocier des promotions officielles ponctuelles.

**LA TENUE À LA COTE :** ▲ ▼ ◆ La couleur des pictogrammes indique la future tenue à la cote du modèle (bonne, mauvaise, dans la moyenne). Les modèles non cotés (car trop récents ou d'une diffusion trop faible) sont signalés par un tiret (-).

## Le nouveau barème 2020 WLTP

Depuis le 1<sup>er</sup> mars, le bonus/malus écologique a été modifié. Désormais tous les modèles émettant plus de 137 g/km de CO<sub>2</sub> sont taxés, ce qui pénalise surtout les versions essence. Ce barème tient désormais compte des rejets de CO<sub>2</sub> homologués selon le protocole WLTP. Outre la motorisation, le niveau d'équipement (qui influe sur le poids) peut faire varier le taux d'émission d'un même véhicule. Certaines options (sellerie cuir, toit ouvrant, jantes...) font aussi évoluer le gramme et donc le malus à payer. A noter, le bonus octroyé aux autos électriques a été limité à 3 000 € pour les modèles coûtant entre 45 000 € et 60 000 €. Et, au-delà de cette somme, il a été supprimé. La prime à la conversion a, elle, été maintenue : en cas de mise à la casse d'une auto diesel d'avant 2001 et d'une essence d'avant 1997, elle reste de 2 500 € pour l'achat d'une électrique (de moins de 60 000 €).

BONUS	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Bonus
De 0 à 20 g (électriques)	6 000 €
De 0 à 20 g (hydrogène)	6 000 €
De 0 à 20 g (électriques jusqu'à 45 000 €)	6 000 €
De 0 à 20 g (électriques de 45 000 à 60 000 €)	3 000 €
NEUTRE	
Emissions de CO <sub>2</sub>	Montant
De 0 à 20 g (électriques au-delà de 60 000 €)	0 €
De 21 à 137 g	0 €

MALUS			
Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus	Emissions de CO <sub>2</sub>	Malus
138 g	50 €	176 g	3 331 €
139 g	75 €	177 g	3 552 €
140 g	100 €	178 g	3 784 €
141 g	125 €	179 g	4 026 €
142 g	150 €	180 g	4 279 €
143 g	170 €	181 g	4 543 €
144 g	190 €	182 g	4 818 €
145 g	210 €	183 g	5 105 €
146 g	230 €	184 g	5 404 €
147 g	240 €	185 g	5 715 €
148 g	260 €	186 g	6 039 €
149 g	280 €	187 g	6 375 €
150 g	310 €	188 g	6 724 €
151 g	330 €	189 g	7 086 €
152 g	360 €	190 g	7 462 €
153 g	400 €	191 g	7 851 €
154 g	450 €	192 g	8 254 €
155 g	540 €	193 g	8 671 €
156 g	650 €	194 g	9 103 €
157 g	740 €	195 g	9 550 €
158 g	818 €	196 g	10 011 €
159 g	898 €	197 g	10 488 €
160 g	983 €	198 g	10 980 €
161 g	1 074 €	199 g	11 488 €
162 g	1 172 €	200 g	12 012 €
163 g	1 276 €	201 g	12 500 €
164 g	1 386 €	202 g	13 109 €
165 g	1 504 €	203 g	13 682 €
166 g	1 629 €	204 g	14 273 €
167 g	1 761 €	205 g	14 881 €
168 g	1 901 €	206 g	15 506 €
169 g	2 049 €	207 g	16 149 €
170 g	2 205 €	208 g	16 810 €
171 g	2 370 €	209 g	17 490 €
172 g	2 544 €	210 g	18 188 €
173 g	2 726 €	211 g	18 905 €
174 g	2 918 €	212 g	19 641 €
175 g	3 119 €	213 g et +	20 000 €


Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Tenue à la cote
<b>ALFA ROMEO</b>			
<b>Giulietta</b>			
1.4 T-Jet 120	22 700	+1 761	17% ▼
1.4 T-Jet 120 Super	24 850	+2 370	25% ◆
1.6 JTDm 120	25 500	+150	17% ▼
1.6 JTDm 120 Super	27 850	+230	25% ◆
2.0 JTDm 170 Executive TCT	34 450	+260	15% -
2.0 JTDm 170 Sport Edition TCT	34 450	+190	20% -
<b>Giulia</b>			
2.0 T 200 Auto.	40 400	+5 404	9% ▼
2.0 T 200 Super Auto.	44 800	+5 404	21% ▼
2.0 T 280 Veloce Auto. Q4	57 000	+10 980	17% ◆
2.2 JTD 136 Auto.	38 700	0	9% ▼
2.2 JTD 160 Super Auto.	43 000	0	21% ◆
2.2 JTD 190 Super Auto.	45 400	0	21% ◆
2.2 JTD 190 Sprint Auto.	40 800	+100	nc -
2.2 JTD 210 Veloce Auto. Q4	58 500	+1 074	17% ◆
<b>Stelvio</b>			
2.0 T 200 Super Q4 Auto.	50 800	+15 506	15% ▼
2.0 T 280 Ti Q4 Auto.	62 100	+16 810	nc ▼
2.0 T 280 Veloce Q4 Auto.	62 800	+18 905	nc ▼
2.2 Diesel 160 Auto.	41 500	+898	7% ▼
2.2 Diesel 190 Super Auto.	51 800	+898	15% ▼
2.2 Diesel 210 Ti Q4 Auto.	60 400	+2 205	nc ◆
<b>ALPINE</b>			
A110 Pure	54 700	+1 629	0% -
A110 Légende	58 500	+1 629	0% -
A110S	66 500	+1 901	0% -
<b>ASTON MARTIN</b>			
Vantage V8	195 295	+20 000	nc -
DB11 V8	194 585	+20 000	0% -
DB11 AMR	220 430	+20 000	nc -
Vanquish S Ultimate	281 340	nc	nc -
Vanquish S Volante	280 094	+20 000	0% -
Rapide S	197 455	+20 000	0% -
<b>AUDI</b>			
<b>A1</b>			
25 TFSI	28 970	0	4% ◆
30 TFSI Design	24 280	0	6% ◆
30 TFSI Advanced	25 380	0	6% ◆
35 TFSI Advanced S-Tronic	28 070	+150	6% ◆
35 TFSI S-Line S-Tronic	32 070	+150	6% ◆
40 TFSI S-Line S-Tronic	33 380	+818	6% ◆
<b>A1 Citycarver (nouvelle)</b>			
25 TFSI Design	24 870	0	4% -
30 TFSI Design	25 780	0	4% -
30 TFSI Design Luxe	30 860	0	nc -
<b>Q2</b>			
30 TFSI	28 840	+240	5% ◆
35 TFSI COD	28 730	+450	5% ◆
35 TFSI COD Sport	31 530	+450	6% ◆
40 TFSI Sport Quattro S-Tronic	38 120	+1 761	6% ◆
40 TFSI Design Quattro S-Tronic	38 120	+1 761	13% ◆
SQ2	51 060	+6 375	0% ◆
30 TDI	28 310	+280	5% ◆
35 TDI	30 460	+230	5% ◆
35 TDI Sport	33 280	+230	6% ◆
<b>A3 Berlina</b>			
30 TFSI	27 420	0	6% ◆
35 TFSI	28 480	+100	6% ◆
35 TFSI Design	32 080	+100	6% ◆
40 TFSI Design Quattro S-Tronic	38 470	+1 074	6% ◆
40 TFSI Sport Quattro S-Tronic	38 470	+1 074	6% ◆

Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Tenue à la cote
<b>S3 Quattro S-Tronic</b>			
RS3 Quattro S-Tronic	58 110	+4 279	6% ◆
30 TDI	28 970	0	6% ◆
35 TDI S-Tronic	33 200	+75	6% ◆
35 TDI Design S-Tronic	35 800	+75	6% ◆
40 TDI Design Quattro S-Tronic	40 020	+740	6% ◆
40 TDI Sport Quattro S-Tronic	40 020	+740	6% ◆
<b>A3 Sportback</b>			
30 TFSI	28 870	0	10% ◆
35 TFSI COD	28 940	+150	10% ◆
35 TFSI COD Design	31 540	+150	12% ◆
40 TFSI Design Quattro S-Tronic	37 920	+1 276	12% ◆
40 TFSI Sport Quattro S-Tronic	37 920	+1 276	17% ◆
S3 Quattro S-Tronic	55 580	+6 039	13% ◆
RS3 Quattro S-Tronic	62 820	+20 000	6% ◆
30 TDI	28 420	0	10% ◆
35 TDI S-Tronic	32 650	+125	10% ◆
35 TDI Design S-Tronic	35 250	+125	12% ◆
40 TDI Design Quattro S-Tronic	39 470	+983	12% ◆
40 TDI Sport Quattro S-Tronic	39 470	+983	17% ◆
<b>A3 Cabriolet</b>			
35 TFSI	34 740	+230	7% ◆
40 TFSI Quattro S-Tronic	41 120	+1 901	7% ◆
40 TFSI Design Quattro S-Tronic	43 720	+1 901	7% ◆
S3	61 380	+6 724	6% ◆
<b>TT Coupé (nouveau)</b>			
40 TFSI S-Tronic	41 200	+400	7% -
45 TFSI	43 800	+898	7% -
45 TFSI S-Line	49 200	+898	7% -
TTS	62 900	+4 279	7% -
RS	77 000	+17 490	7% -
<b>TT Roadster (nouveau)</b>			
40 TFSI S-Tronic	44 200	+818	7% -
45 TFSI	48 800	+1 276	7% -
45 TFSI S-Line	52 200	+1 276	7% -
TTS	65 800	+6 039	7% -
RS	80 000	+20 000	7% -
<b>Q3 (nouveau)</b>			
40 TFSI Design Quattro S-Tronic	34 330	+280	5% ◆
40 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	44 680	+11 488	5% ◆
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	48 480	+11 488	8% ◆
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	51 160	+10 011	8% ◆
45 TFSI Design Luxe Quattro S-Tronic	52 580	+10 011	5% ◆
35 TDI Quattro	39 380	+3 552	5% ◆
35 TDI Design Quattro	42 280	+3 552	5% ◆
40 TDI Design Quattro S-Tronic	46 880	+5 715	5% ◆
40 TDI S-Line Quattro S-Tronic	50 880	+5 715	8% ◆
<b>Q3 Sportback (nouveau)</b>			
35 TFSI	37 330	+450	nc -
45 TFSI Design Quattro S-Tronic	46 780	+8 254	nc -
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	53 580	+8 254	nc -
35 TDI Quattro	42 380	+2 370	nc -
40 TDI Design S-Tronic	49 280	+1 074	nc -
40 TDI S-Line S-Tronic	53 080	+1 074	nc -
<b>A4 (nouvelle)</b>			
35 TFSI	33 600	+650	5% -
40 TFSI Design S-Tronic	42 950	+983	5% -
40 TFSI S-Line S-Tronic	48 175	+983	5% -
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	55 025	+2 205	5% -
30 TDI S-Tronic	38 700	0	5% -
35 TDI Design S-Tronic	43 900	0	5% -
35 TDI S-Line S-Tronic	49 125	0	5% -
40 TDI S-Line S-Tronic	51 825	0	5% -
40 TDI Avus S-Tronic	52 925	0	5% -

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise possible	Tenue à la cote
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	59 575	+3 119	5%	-
S4 TDI	74 500	+5 543	5%	-
A4 Avant (nouvelle)				
35 TFSI S-Tronic	35 300	+650	5%	-
40 TFSI Design S-Tronic	44 850	+983	5%	-
40 TFSI S-Line S-Tronic	48 875	+983	5%	-
45 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	56 725	+2 205	5%	-
30 TDI S-Tronic	40 400	0	5%	-
35 TDI Design S-Tronic	45 800	0	5%	-
35 TDI S-Line S-Tronic	50 825	0	5%	-
40 TDI S-Line S-Tronic	53 225	0	5%	-
40 TDI Avus S-Tronic	54 625	0	5%	-
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	61 275	+3 119	5%	-
S4 TDI	78 200	+4 543	5%	-
A4 Allroad (nouvelle)				
45 TFSI Design	52 600	+3 552	6%	-
45 TDI Design	55 750	+5 105	6%	-
A5 Coupé (nouvelle)				
40 TFSI Design S-Tronic	50 010	+818	nc	-
35 TDI Design S-Tronic	48 540	0	nc	-
40 TDI Design S-Tronic	51 430	0	nc	-
40 TDI S-Line S-Tronic	57 730	0	nc	-
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	65 250	+1 172	nc	-
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	66 350	+1 172	nc	-
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	69 420	+3 119	nc	-
A5 Sportback (nouvelle)				
40 TFSI S-Tronic	46 410	+818	nc	-
35 TDI S-Tronic	44 940	0	nc	-
40 TDI Design S-Tronic	52 780	0	nc	-
40 TDI S-Line S-Tronic	57 730	0	nc	-
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	65 250	+1 172	nc	-
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	66 350	+1 172	nc	-
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	69 420	+2 205	nc	-
A5 Cabriolet				
40 TFSI S-Tronic	46 720	+818	8%	▼
45 TFSI Quattro S-Tronic	55 210	+1 701	8%	▼
45 TFSI Design Quattro S-Tronic	59 380	+1 701	8%	◆
40 TDI S-Tronic	50 090	0	8%	▼
50 TDI Quattro Tiptronic	66 350	+2 544	8%	▼
50 TDI Design Quattro Tiptronic	64 780	+2 544	8%	◆
Q5				
45 TFSI Quattro S-Tronic	52 170	+6 375	5%	▼
50 TFSI e Quattro	55 800	0	5%	-
50 TFSI e Design Quattro	59 950	0	17%	-
55 TFSI e S-Line Quattro	67 080	0	15%	-
35 TDI S-Tronic	46 020	+150	5%	◆
40 TDI Quattro	47 780	+2 049	5%	◆
40 TDI Design Quattro	51 830	+2 049	17%	◆
45 TDI Design Quattro Tiptronic	58 280	+5 404	17%	◆
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	63 480	+5 404	15%	▲
50 TDI S-Line Quattro Tiptronic	68 280	+3 552	15%	▲
50 TDI Design Luxe Quattro Tiptronic	69 780	+3 552	8%	◆
SQ5 TDI	79 980	+9 103	7%	-
A6				
45 TFSI S-Tronic	53 580	+898	6%	▼
55 TFSI Quattro S-Tronic	65 270	+4 279	6%	▼
55 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	73 170	+4 279	8%	▼
50 TFSI e S-Line Quattro	69 350	0	8%	-
50 TFSI e Avus Extended Quattro	78 200	0	10%	-
55 TFSI e Compétition Quattro	73 200	0	nc	-
35 TDI S-Tronic	47 880	0	6%	▼
40 TDI S-Tronic	51 340	+450	6%	▼
40 TDI S-Line S-Tronic	59 240	+450	8%	▼
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	66 280	+1 629	8%	◆
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	66 780	+1 629	9%	◆
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	69 910	+1 629	9%	◆
50 TDI Avus Extended Quattro Tiptronic	81 010	+1 629	10%	◆
S6 TDI	84 280	+7 462	9%	-
A6 Avant				
45 TFSI S-Tronic	56 180	+898	7%	▼
55 TFSI Quattro S-Tronic	67 870	+4 279	7%	▼
55 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	75 770	+4 279	7%	▼
RS 6	129 150	+20 000	nc	-
35 TDI S-Tronic	50 480	0	7%	▼
40 TDI S-Tronic	53 940	+450	7%	▼
40 TDI S-Line S-Tronic	61 840	+450	7%	◆
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	68 880	+1 629	7%	◆
45 TDI Avus Quattro Tiptronic	69 380	+1 629	7%	◆
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	72 510	+1 629	7%	◆
50 TDI Avus Extended Quattro Tiptronic	83 610	+1 629	7%	◆
S6 TDI	86 880	+7 462	nc	-
A6 Allroad (nouvelle)				
55 TFSI Avus S-Tronic	83 750	+8 254	nc	-
45 TDI Tiptronic	64 960	+2 918	nc	-
50 TDI Avus Tiptronic	79 610	+2 918	nc	-
50 TDI Avus Extended Tiptronic	91 110	+2 918	nc	-
55 TDI Avus Extended Tiptronic	94 510	+5 715	nc	-
A7 Sportback				
45 TFSI S-Tronic	65 790	+898	3%	▼
55 TFSI Quattro S-Tronic	75 450	+4 279	3%	▼
55 TFSI S-Line Quattro S-Tronic	81 950	+4 279	7%	▼
RS 7	138 500	+20 000	nc	-
55 TFSI e Compétition Quattro	86 100	0	nc	-
40 TDI S-Tronic	63 760	+450	3%	▼
45 TDI Quattro Tiptronic	70 160	+1 629	3%	▼
45 TDI S-Line Quattro Tiptronic	76 680	+1 629	7%	◆
50 TDI S-Line Quattro Tiptronic	80 940	+1 629	7%	◆
50 TDI Avus Quattro Tiptronic	84 940	+1 629	7%	◆
S7 TDI	93 280	+7 462	nc	-
Q7 (nouveau)				
55 TFSI Advanced	76 080	+20 000	nc	-
45 TDI Advanced	70 350	+20 000	nc	-
50 TDI Advanced	73 380	+20 000	nc	-
50 TDI S-Line	80 930	+20 000	nc	-
Q8				
55 TFSI Quattro Tiptronic	81 230	+20 000	8%	▼
RS Q8	154 900	+20 000	nc	-
45 TDI Quattro Tiptronic	76 400	+20 000	8%	◆
50 TDI Quattro Tiptronic	79 710	+20 000	8%	◆
50 TDI S-Line Quattro Tiptronic	86 610	+4 818	6%	▲
SQ8 TDI	115 100	+20 000	nc	-
e-Tron (nouvel)				
50 e-Quattro	72 300	0	0%	-
55 e-Quattro	83 890	0	0%	◆
55 Avus e-Quattro	98 180	0	nc	-
e-Tron Sportback (nouvel)				
50 e-Quattro	74 900	0	nc	-
55 e-Quattro	86 480	0	nc	-
55 Avus e-Quattro	100 780	0	nc	-
A8				
55 TFSI	160 800	+20 000	11%	◆
60 TFSI e Avus	127 400	0	nc	-
60 TFSI e Avus Extended	133 000	0	nc	-
50 TDI	95 370	+4 818	11%	◆
R8 (nouvelle)				
V10 Quattro	174 900	+20 000	5%	◆
V10 Performance Quattro	209 600	+20 000	5%	◆
V10 Perf. Decennium Quattro	229 300	+20 000	5%	-
R8 Spyder (nouvelle)				
V10 Quattro	188 300	+20 000	5%	◆
V10 Performance Quattro	224 000	+20 000	5%	◆
BENTLEY				
Mulsanne	229 688	+20 000	0%	-
Mulsanne Speed	328 648	+20 000	0%	-
Flying Spur V8	165 280	+20 000	0%	-
Flying Spur V8 S	192 480	+20 000	0%	▲
Flying Spur W12	290 880	+20 000	0%	▲



	Prix en €	Bonus ou malus	Remise Possible	Tenue à la cote
1.2 PureTech 110 Feel	20 400	0	17%	▲
1.2 PureTech 130 Shine Auto.	25 450	+50	9%	▲
1.5 BlueHDI 100 Live	21 550	0	7%	▲
1.5 BlueHDI 120 Feel Auto.	25 150	0	17%	▲
1.5 BlueHDI 120 Shine Auto.	27 050	0	9%	▲
<b>C4 SpaceTourer</b>				
1.2 PureTech 130 Live Auto.	28 400	+260	15%	▲
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	31 450	+260	15%	▲
1.5 BlueHDI 130 Live	28 000	0	15%	▲
1.5 BlueHDI 130 Feel	31 000	0	15%	▲
<b>Grand C4 SpaceTourer</b>				
1.2 PureTech 130 Feel	29 450	+170	15%	▲
1.5 BlueHDI 130 Feel	31 050	0	15%	▲
2.0 BlueHDI 160 Shine Auto.	38 150	+983	15%	▲
2.0 BlueHDI 160 Shine Pack Auto.	40 050	+983	14%	▲
<b>C5 Aircross</b>				
1.2 PureTech 130 Start	24 700	+260	5%	▲
1.6 PureTech 180 Shine Auto.	36 900	+1 504	5%	▲
Hybrid 225 Shine Pack	44 000	0	nc	▲
1.5 BlueHDI 130 Live	28 150	0	5%	▲
2.0 BlueHDI 180 Feel Auto.	36 200	+1 276	5%	▲
2.0 BlueHDI 180 Shine Auto.	39 300	+1 386	5%	▲
<b>Berlingo Taille M</b>				
1.2 PureTech 110 Live	22 400	+450	8%	▲
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	26 000	+740	10%	▲
1.2 PureTech 130 Shine Auto.	28 100	+878	7%	▲
1.5 BlueHDI 100 Live	23 350	+125	8%	▲
1.5 BlueHDI 100 Feel	24 550	+150	10%	▲
1.5 BlueHDI 130 Feel	26 150	+170	10%	▲
1.5 BlueHDI 130 Shine	28 250	+190	7%	▲
<b>Berlingo Taille XL</b>				
1.2 PureTech 110 Live	23 400	+540	8%	▲
1.2 PureTech 130 Feel Auto.	27 000	+818	10%	▲
1.2 PureTech 130 Shine Auto.	29 250	+898	7%	▲
1.5 BlueHDI 100 Live	24 350	+150	8%	▲
1.5 BlueHDI 130 Feel	27 150	+210	10%	▲
1.5 BlueHDI 130 Shine	29 400	+230	7%	▲
<b>DACIA</b>				
<b>Sandero</b>				
1.0 Scc 75 Essentiel	9 500	+100	nc	▲
0.9 Tce 90 Confort	11 900	+170	nc	▲
1.5 Blue dCi 75 Essentiel	12 190	0	nc	▲
1.5 Blue dCi 95 Confort	13 900	0	nc	▲
<b>Sandero Stepway</b>				
1.0 Scc 75 Urban	11 000	+210	nc	▲
0.9 Tce 90	13 090	+400	0%	▲
1.5 Blue dCi 95	14 990	0	0%	▲
<b>Logan</b>				
1.0 Scc 75	8 150	+210	0%	▲
0.9 Tce 90 Essentiel	10 000	+170	nc	▲
0.9 Tce 90 Confort	11 700	+170	nc	▲
1.5 Blue dCi 75 Essentiel	11 900	0	nc	▲
1.5 Blue dCi 95 Confort	13 000	0	nc	▲
<b>Logan MCV</b>				
1.0 Scc 75	9 250	+210	0%	▲
0.9 Tce 90 Essentiel	12 410	+170	nc	▲
1.5 Blue dCi 75 Essentiel	13 710	0	nc	▲
1.5 Blue dCi 95 Essentiel	14 310	0	nc	▲
<b>Logan MCV Stepway</b>				
0.9 Tce 90	13 900	+400	0%	▲
1.5 Blue dCi 95	15 900	0	0%	▲
<b>Lodgy</b>				
1.0 Tce 100 Essentiel	13 900	+1 172	nc	▲
1.3 Tce 130 Essentiel	14 700	+1 172	nc	▲
1.5 Blue dCi 95 Essentiel	15 750	0	nc	▲
1.5 Blue dCi 115 Essentiel	16 550	0	nc	▲
<b>Lodgy Stepway</b>				
1.3 Tce 130	15 900	+1 172	nc	▲
1.5 Blue dCi 115	17 050	0	nc	▲
<b>Duster</b>				
1.0 Tce 100 Access	12 400	+280	0%	▲
1.3 Tce 130 Essentiel	16 550	+1 629	0%	▲
1.3 Tce 130 Confort	17 550	+1 629	3%	▲
1.3 Tce 150 Confort	18 150	+1 629	3%	▲
1.3 Tce 150 Prestige	18 250	+1 629	5%	▲
1.5 Blue dCi 95	14 900	+170	0%	▲
1.5 Blue dCi 95 Essentiel	16 000	+170	0%	▲
1.5 Blue dCi 115 Essentiel	17 400	+170	0%	▲
1.5 Blue dCi 115 Confort	18 500	+170	3%	▲
<b>Dokker</b>				
1.0 Tce 100 Essentiel	13 300	+1 172	nc	▲
1.3 Tce 130 Essentiel	14 100	+1 629	nc	▲
1.5 Blue dCi 75 Essentiel	15 050	+100	nc	▲
1.5 Blue dCi 95 Essentiel	15 550	+125	nc	▲
<b>Dokker Stepway</b>				
1.3 Tce 130	15 500	+1 629	6%	▲
1.5 Blue dCi 95	16 950	+190	6%	▲
<b>DS AUTOMOBILES</b>				
<b>DS 3 Crossback</b>				
1.2 PureTech 100 Chic	23 900	0	4%	▲
1.2 PureTech 130 Chic Auto.	26 900	+150	4%	▲
1.2 PureTech 130 So Chic Auto.	36 100	+125	4%	▲
1.2 PureTech 155 Perf. Line+ Auto.	35 200	+170	nc	▲
1.2 PureTech 155 Grand Chic Auto.	37 300	+170	nc	▲
1.5 BlueHDI 100 Chic	24 900	0	4%	▲
1.5 BlueHDI 130 Chic Auto.	27 900	0	4%	▲
1.5 BlueHDI 130 So Chic Auto.	31 100	0	4%	▲
E-Tense So Chic	39 100	-6 000	4%	▲
E-Tense Performance Line	39 300	-6 000	4%	▲
<b>DS 7 Crossback</b>				
1.2 PureTech 130 Chic	32 400	+75	6%	▲
1.6 PureTech 180 So Chic Auto.	40 400	+740	6%	▲
1.6 PureTech 180 Performance Line Auto.	41 400	+740	6%	▲
1.6 PureTech 225 Perf. Line + Auto.	47 900	+1 276	6%	▲
E-Tense 4x4 Performance Line +	59 000	0	6%	▲
1.5 BlueHDI 130 Chic	33 400	+75	6%	▲
2.0 BlueHDI 180 So Chic Auto.	43 000	+740	6%	▲
2.0 BlueHDI 180 Performance Line Auto.	44 000	+740	6%	▲
<b>FERRARI</b>				
F8 Tributo	232 000	+20 000	0%	▲
488 Pista	291 070	+20 000	0%	▲
488 Spider	251 070	+20 000	0%	▲
Portofino	193 410	+20 000	0%	▲
GT4 Lusso T	230 200	+20 000	0%	▲
GT4 Lusso	268 200	+20 000	0%	▲
812 Superfast	295 050	+20 000	0%	▲
<b>FIAT</b>				
<b>Panda</b>				
1.2 69	9 900	0	nc	▲
0.9 TwinAir Lounge	13 900	0	nc	▲
<b>Panda City Cross</b>				
1.2 69 Waze	12 900	+210	nc	▲
0.9 TwinAir 85 Waze	14 400	0	nc	▲
0.9 TwinAir 85	14 900	0	nc	▲
<b>Panda 4x4</b>				
0.9 TwinAir 85 Waze 4x4	16 290	+1 386	13%	▲
0.9 TwinAir 85 4x4	17 290	+1 386	12%	▲
<b>500</b>				
1.2 69 Pop Dualogic	15 900	0	12%	▲
1.0 70 BSG Pop	14 900	0	12%	▲
1.0 70 BSG Lounge	15 900	0	17%	▲
<b>595 Abarth</b>				
595	19 900	+1 172	10%	▲
595 Turismo	23 190	+1 761	9%	▲
595 Competizione	28 000	+2 370	12%	▲

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise Possible	Tenue à la cote
<b>500 C</b>				
1.2 69 Pop Dualogic	18 700	0	10 %	-
1.0 70 BSG Pop	17 700	0	10 %	-
1.0 70 BSG Lounge	18 700	0	13 %	-
<b>595C Abarth</b>				
595	21 900	+1 385	12 %	◆
595 Turismo	25 100	+2 049	11 %	◆
595 Competizione	28 000	+2 370	nc	◆
<b>500L</b>				
1.4 95	18 400	+2 205	nc	-
1.3 MultiJet 95	22 400	0	nc	◆
1.6 MultiJet 120	23 400	+125	nc	▼
<b>500X</b>				
1.0 FireFly 120 City Cross	21 000	+280	7 %	◆
1.3 FireFly Turbo 150 City Cross DCT	24 000	+360	7 %	◆
1.3 FireFly Turbo 150 Cross DCT	26 400	+360	7 %	◆
1.3 MultiJet 95 City Cross	21 000	0	7 %	◆
1.6 MultiJet 120 City Cross	23 100	0	7 %	◆
1.6 MultiJet 120 Cross	24 900	0	7 %	◆
<b>Tipo Berlina</b>				
1.4 95	13 400	+400	12 %	▼
1.3 MultiJet 95	16 500	0	12 %	▼
1.6 MultiJet 120 Mirror	21 000	0	nc	▼
<b>Tipo 5p.</b>				
1.4 95	14 900	+983	12 %	▼
1.3 MultiJet 95	18 000	0	12 %	▼
1.6 MultiJet 120 Mirror	22 000	0	nc	◆
<b>Tipo Station Wagon</b>				
1.4 95	16 400	+898	16 %	▼
1.3 MultiJet 95	19 500	0	16 %	▼
1.6 MultiJet 120 Mirror	23 900	0	nc	◆
<b>124 Spider Abarth</b>				
1.4 Turbo 170	34 500	+400	22 %	▼
<b>Qubo</b>				
1.3 MultiJet 80 Trekking	17 600	+818	7 %	▼
1.3 MultiJet 95 Trekking	18 100	+818	7 %	▼
<b>Doblò</b>				
1.6 MultiJet 95 Lounge	22 340	+2 544	12 %	◆
1.6 MultiJet 120 Lounge	22 840	+2 544	12 %	◆
1.6 MultiJet 120 Trekking	24 140	+2 544	7 %	◆
<b>Doblò Maxi</b>				
1.6 MultiJet 120 Lounge	23 840	+2 544	12 %	▼
<b>FORD</b>				
				
<b>Ka+</b>				
1.2 70 Essential	10 450	+210	7 %	▼
1.2 85 Ultimate	12 100	+150	6 %	▼
1.2 85 White Edition	12 750	+150	5 %	▼
1.5 TDCi 95 Ultimate	14 150	0	6 %	▼
1.5 TDCi 95 White Edition	14 750	0	5 %	▼
<b>Ka+ Active</b>				
1.2 85	13 850	+740	8 %	-
1.5 TDCi 95	15 850	0	8 %	-
<b>Fiesta 3P</b>				
1.1 75	13 900	0	21 %	▼
1.0 EcoBoost 95 Cool & Connect	17 050	0	19 %	-
1.0 EcoBoost 95 Titanium	18 050	0	13 %	-
1.0 EcoBoost 100 Titanium Auto.	20 150	+250	13 %	-
1.0 EcoBoost 100 ST-Line Auto.	21 150	+250	20 %	-
1.0 EcoBoost 125 ST-Line	20 050	0	20 %	-
1.0 EcoBoost 125 Vignale	23 500	0	17 %	-
1.0 EcoBoost 140 ST-Line	21 050	0	20 %	-
ST Pack	23 300	+818	15 %	◆
ST Plus	24 200	+818	15 %	◆
1.5 TDCi 85 Cool & Connect	18 050	0	19 %	▼
<b>Fiesta 5P</b>				
1.1 75	14 300	0	21 %	▼
1.0 EcoBoost 95 Cool & Connect	17 450	0	19 %	-
1.0 EcoBoost 95 Titanium	18 050	0	13 %	-
1.0 EcoBoost 100 Titanium Auto.	20 550	+280	13 %	-
1.0 EcoBoost 100 ST-Line Auto.	21 550	+280	20 %	-
1.0 EcoBoost 125 ST-Line	21 050	0	20 %	-
1.0 EcoBoost 125 Vignale	23 900	0	17 %	-
1.0 EcoBoost 140 ST-Line	22 050	0	20 %	-
ST Pack	24 100	+818	15 %	◆
ST Plus	25 000	+818	15 %	◆
1.5 TDCi 85 Cool & Connect	18 450	0	19 %	▼
<b>Fiesta Active</b>				
1.0 EcoBoost 95	20 050	0	18 %	◆
1.0 EcoBoost 100 Auto.	21 550	+740	18 %	◆
1.0 EcoBoost 125	21 050	0	18 %	◆
1.5 TDCi 85	21 050	0	18 %	▼
<b>Ecosport</b>				
1.0 EcoBoost 100 Trend	20 200	0	20 %	▼
1.0 EcoBoost 125 Titanium	22 700	0	18 %	◆
1.5 EcoBlue 95 Trend	20 900	0	20 %	▼
1.5 EcoBlue 125 Titanium	23 700	+75	18 %	◆
1.5 EcoBlue 125 ST-Line	24 700	+75	18 %	◆
<b>Puma (nouveau)</b>				
1.0 EcoBoost mHEV 125 Titanium	22 900	0	nc	-
1.0 EcoBoost mHEV 155 Titanium	23 900	0	nc	-
1.0 EcoBoost mHEV 155 ST-Line X	27 900	0	nc	-
<b>Focus</b>				
1.0 EcoBoost 100 Trend	20 700	0	18 %	◆
1.0 EcoBoost 125 Titanium	25 000	0	15 %	◆
1.0 EcoBoost 125 ST-Line	23 700	0	14 %	▲
1.5 EcoBoost 150 ST-Line	28 950	0	14 %	◆
2.3 EcoBoost 280 ST	34 250	+6 375	8 %	◆
1.5 EcoBlue 95 Trend	22 450	0	18 %	▼
1.5 EcoBlue 120 Titanium	26 750	0	15 %	◆
1.5 EcoBlue 120 ST-Line	27 500	0	14 %	◆
2.0 EcoBlue 150 ST-Line	28 100	0	14 %	◆
2.0 EcoBlue 190 ST	34 250	+280	8 %	◆
<b>Focus Active (nouvelle)</b>				
1.0 EcoBoost 125	25 750	0	14 %	◆
1.5 EcoBoost 150	26 950	0	14 %	◆
1.5 EcoBlue 120	27 500	0	14 %	◆
2.0 EcoBlue 150	28 100	0	14 %	◆
<b>Focus SW</b>				
1.0 EcoBoost 100 Trend	21 700	0	16 %	◆
1.0 EcoBoost 125 Titanium	26 000	0	13 %	▲
1.0 EcoBoost 125 ST-Line	26 750	0	12 %	▲
1.5 EcoBoost 150 ST-Line	27 950	0	12 %	◆
2.3 EcoBoost 280 ST	35 250	+6 375	nc	-
1.5 EcoBlue 95 Trend	23 450	0	16 %	▼
1.5 EcoBlue 120 Titanium	27 750	0	13 %	▲
1.5 EcoBlue 120 ST-Line	28 500	0	12 %	▲
2.0 EcoBlue 150 ST-Line	30 100	0	12 %	▲
2.3 EcoBlue 190 ST	35 250	+260	nc	-
<b>Focus SW Active (nouvelle)</b>				
1.0 EcoBoost 125	26 750	0	16 %	▲
1.5 EcoBoost 150	27 950	0	16 %	▲
1.5 EcoBlue 120	28 500	0	16 %	▲
2.0 EcoBlue 150	30 100	0	16 %	▲
<b>Kuga (nouveau)</b>				
1.5 EcoBoost 120 Trend	26 000	+360	nc	-
1.5 EcoBoost 150 Titanium	30 900	+330	nc	-
1.5 EcoBoost 150 ST-Line	32 700	+330	nc	-
2.5 Duratec 225 PHRV ST-Line	40 800	+260	nc	-
2.5 Duratec 225 PHRV ST-Line X	43 300	+260	nc	-
1.5 EcoBlue 120 Trend	26 100	0	nc	-
2.0 EcoBlue mHEV 150 Titanium	32 400	+75	nc	-
2.0 EcoBlue mHEV 150 ST-Line	34 600	+75	nc	-
2.0 EcoBlue 190 ST-Line Intelligent AWD	39 800	+540	nc	-
2.0 EcoBlue 190 ST-Line X Int. AWD	42 300	+540	nc	-
<b>Mondeo</b>				
Hybrid ST-Line	40 250	0	14 %	-
2.0 EcoBlue 150 ST-Line	37 550	0	14 %	-
2.0 EcoBlue 190 ST-Line Auto.	41 350	+190	14 %	-



LEXUS (suite)	Prix en €	Bonus ou malus	Remise Possible	Tenue à la cote
<b>RC</b>				
300h Luxe	54 990	+125	nc	♦
300h F Sport	58 200	+125	nc	♦
<b>NX</b>				
300h	43 200	+898	0 %	▲
300h Pack	45 990	+898	0 %	▲
<b>ES (nouvelle)</b>				
300h	47 990	0	nc	▼
<b>RX (nouveau)</b>				
450h Pack	68 990	+2 726	nc	-
<b>RX L (nouveau)</b>				
450h Luxe	78 000	+5 715	nc	-
<b>LS</b>				
500 F-Sport 4WD	125 990	+20 000	nc	▼
500h Luxe	113 990	+2 370	4 %	▼
<b>LC</b>				
500 Executive	111 990	+20 000	0 %	▼
500 Sport +	121 990	+20 000	0 %	▼
500h Executive	111 990	+5 404	0 %	♦
500h Sport +	121 990	+5 404	0 %	♦

<b>LOTUS</b>				
Elise Sport 220	51 030	+2 918	nc	-
Elise Sprint 220	57 000	+2 918	nc	-
Elise Cup 250	63 430	+3 552	nc	♦
Exige Sport 350	78 100	+20 000	nc	-
Exige Sport 410	100 400	+20 000	nc	-
Exige Cup 430	130 100	+20 000	nc	-
Evora GT410 Sport	111 900	+20 000	nc	-

<b>MASERATI</b>				
<b>Ghibli</b>				
3.0 Bi-Turbo 350	75 200	+20 000	nc	▼
S Q4 GranSport	102 590	+20 000	nc	▼
S Q4 GranLusso	102 590	+20 000	nc	▼
Diesel	71 350	+13 682	nc	♦
<b>Levante</b>				
Q4	81 750	+20 000	5 %	▼
S Q4 GranSport	105 250	+20 000	5 %	▼
S Q4 GranLusso	105 250	+20 000	5 %	▼
Diesel	70 200	+20 000	5 %	▼
<b>Quattroporte</b>				
S Q4	119 050	+20 000	nc	▼
GTS	164 700	nc	nc	-
Diesel	103 550	+14 881	nc	-
Diesel GranSport	115 200	+14 881	nc	-

<b>MAZDA</b>				
<b>Mazda 2</b>				
1.5 SkyActiv-G 90 Éléance	16 550	0	5 %	♦
1.5 SkyActiv-G 90 Dynamique	17 900	0	5 %	♦
1.5 SkyActiv-G 115 Sélection	20 250	0	5 %	♦
<b>Mazda CX-3</b>				
2.0 SkyActiv-G 121 Éléance	21 700	+2 049	6 %	♦
2.0 SkyActiv-G 150 Sélection 4x4	28 900	+6 724	6 %	♦
1.8 SkyActiv-D 115 Éléance	23 700	+150	6 %	♦
<b>Mazda 3 5p. (nouvelle)</b>				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122	24 400	0	4 %	♦
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 180 Sportline	28 000	0	nc	-
2.0 SkyActiv-X M Hybrid 180 Exclusive	32 100	0	nc	-
1.8 SkyActiv-D 116 Style	28 700	0	4 %	♦
<b>Mazda 3 Berline (nouvelle)</b>				
2.0 SkyActiv-G M Hybrid 122 Inspiration	26 900	+210	5 %	▼
2.0 SkyActiv-X 180 M Hybrid Exclusive	32 100	0	5 %	-
1.8 SkyActiv-D 116 Inspiration	30 900	0	5 %	-

<b>CX-30 (nouveau)</b>				
2.0 SkyActiv-G 122 M Hybrid	26 500	+125	4 %	-
2.0 SkyActiv-X 180 M Hybrid Sportline	33 200	0	4 %	-
2.0 SkyActiv-X 180 M Hybrid Inspiration	33 500	0	4 %	-
1.8 SkyActiv-D 116 Style	31 200	0	4 %	-

<b>Mazda 6 berline et break</b>				
2.0 SkyActiv-G 165 Dynamique	33 150	+3 784	10 %	▼
2.5 SkyActiv-G 194 Sélection Auto.	40 300	+1 761	10 %	▼
2.2 SkyActiv-D 150 Éléance	32 050	+240	10 %	♦
2.2 SkyActiv-D 150 Dynamique	35 150	+240	10 %	♦
2.2 SkyActiv-D 184 Sélection	38 000	+360	10 %	♦

<b>CX-5</b>				
2.0 SkyActiv-G 165 Éléance	30 900	+1 276	7 %	▼
2.0 SkyActiv-G 165 Dynamique	33 400	+1 276	6 %	♦
2.5 SkyActiv-G 194 Sélection Auto.	40 400	+7 086	6 %	▼
2.5 SkyActiv-G 194 Takumi Auto.	41 700	+7 086	6 %	▼
2.2 SkyActiv-D 150 Éléance	33 200	+330	7 %	♦
2.2 SkyActiv-D 150 Dynamique	35 800	+330	6 %	♦
2.2 SkyActiv-D 184 Sélection 4x4	42 950	+3 119	6 %	♦
2.2 SkyActiv-D 184 Takumi 4x4	43 850	+3 119	6 %	-

<b>MX-5</b>				
1.5 SkyActiv-G 132 Éléance	26 400	+150	5 %	▲
1.5 SkyActiv-G 132 Dynamique	28 500	+150	5 %	▲
2.0 SkyActiv-G 184 Sélection	32 200	+540	5 %	▲
<b>MX-5 RF</b>				
1.5 SkyActiv-G 132 Éléance	26 900	+150	5 %	▲
1.5 SkyActiv-G 132 Dynamique	31 000	+150	5 %	▲
2.0 SkyActiv-G 184 Sélection	34 700	+540	5 %	▲

<b>MERCEDES</b>				
<b>Classe A</b>				
160 Style Line	28 400	0	5 %	♦
180 Style Line	28 400	0	5 %	♦
180 Progressive Line	32 000	0	11 %	▲
200 Progressive Line 7G-DCT	36 250	0	11 %	▲
200 AMG Line 7G-DCT	37 800	0	12 %	▲
250 AMG Line 4Matic 7G-DCT	45 950	+540	12 %	♦
35 AMG 4Matic 7G-DCT	51 150	+2 049	5 %	♦
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	70 100	+4 543	5 %	▲
250 e AMG Line	43 550	0	12 %	-
180 d Style Line	30 700	0	5 %	♦
200 d Style Line 8G-DCT	34 950	0	5 %	♦
200 d Progressive Line 8G-DCT	37 550	0	11 %	♦
220 d Progressive Line 8G-DCT	42 350	0	11 %	♦
220 d AMG Line 8G-DCT	44 050	0	12 %	♦

<b>Classe A Berline (nouvelle)</b>				
180 Style Line	30 050	0	5 %	♦
200 Style Line 7G-DCT	34 300	0	5 %	♦
200 Progressive Line 7G-DCT	38 900	0	5 %	♦
250 Progressive Line 4Matic 7G-DCT	44 900	+540	5 %	♦
250 AMG Line 4Matic 7G-DCT	48 000	+540	5 %	♦
35 AMG 4Matic 7G-DCT	51 900	+2 049	5 %	♦
250 e AMG Line	44 200	0	5 %	-
180 d Style Line	31 350	0	5 %	♦
200 d Style Line 8G-DCT	35 000	0	5 %	♦
200 d Progressive Line 8G-DCT	38 200	0	5 %	♦
220 d Progressive Line 8G-DCT	43 000	0	5 %	♦
220 d AMG Line 8G-DCT	44 700	0	5 %	♦

<b>Classe B (nouvelle)</b>				
160 Style Line Edition	31 550	0	nc	-
180 Style Line Edition	32 550	0	nc	-
180 Progressive Line Edition	34 050	0	nc	-
200 Progressive Line Edition Auto.	36 050	0	nc	-
200 AMG Line Edition Auto.	38 550	0	nc	-
250 AMG Line Edition 4Matic Auto.	46 550	+1 074	nc	-
180 d Style Line Edition	33 850	0	nc	-
200 d Style Line Edition Auto.	34 550	0	nc	-
200 d Progressive Line Edition Auto.	36 750	0	nc	-
220 d Progressive Line Edition Auto.	42 750	0	nc	-
220 d AMG Line Edition Auto.	44 550	0	nc	-
<b>CLA Coupé (nouveau)</b>				
180 Progressive Line	35 050	0	6 %	♦
200 Progressive Line Auto.	39 900	0	6 %	♦
200 AMG Line Auto.	41 550	0	6 %	▲

250 AMG Line 4Matic Auto.	49 550	+540	6 %	♦
35 AMG 4Matic 7G-DCT	54 900	+2 049	6 %	♦
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	72 700	+4 543	6 %	▲
180 d Progressive Line	38 950	0	6 %	♦
200 d Progressive Line Auto.	41 200	0	6 %	♦
200 d AMG Line Auto.	42 850	0	6 %	▲
220 d AMG Line Auto.	47 850	0	6 %	▲

<b>CLA Shooting Brake (nouveau)</b>				
180 Progressive Line	38 950	0	nc	♦
200 Progressive Line Auto.	41 100	0	nc	♦
200 AMG Line Auto.	42 750	0	nc	▲
250 AMG Line 4Matic Auto.	50 750	+1 074	nc	-
35 AMG 4Matic 7G-DCT	56 100	+2 049	nc	♦
45 AMG S 4Matic+ 8G-DCT	73 900	+4 543	nc	♦
180 d Progressive Line	38 150	0	nc	♦
200 d Progressive Line Auto.	42 400	0	nc	♦
200 d AMG Line Auto.	44 050	0	nc	▲
220 d AMG Line Auto.	48 850	0	nc	▲

<b>GLA</b>				
180 Intuition	28 750	+898	5 %	♦
180 Inspiration	31 750	+898	5 %	▲
200 Inspiration	35 300	+983	5 %	▲
200 Sensation	37 800	+983	5 %	▲
250 Sensation	41 850	+1 504	5 %	▼
250 Fascination	45 150	+1 504	5 %	▼

<b>GLB (nouveau)</b>				
200 Progressive Line Auto.	45 350	+310	3 %	-
250 AMG Line Launch Ed. 4Matic Auto.	53 550	+2 544	3 %	-
250 AMG Line 4Matic Auto.	54 450	+2 544	3 %	-
35 AMG	59 500	+4 026	nc	-
200 d Progressive Line Launch Ed. Auto.	45 350	0	3 %	-
220 d AMG Line 4Matic Auto.	54 450	+210	3 %	-

<b>Classe C</b>				
180 Avantgarde Line	40 100	+230	4 %	♦
200 Avantgarde Line Auto.	46 100	+190	4 %	♦
200 AMG Line Auto.	48 250	+190	12 %	♦
43 AMG 4Matic Auto.	73 450	+18 905	12 %	♦
63 AMG S Auto.	110 350	+20 000	5 %	♦
300 e AMG Line	57 250	0	12 %	-
180 d Avantgarde Line	40 100	0	4 %	▲
200 d Avantgarde Line Auto.	46 100	0	4 %	▲
200 d AMG Line Auto.	48 250	0	12 %	▲
220 d AMG Line Auto.	51 750	0	12 %	▲
300 d AMG Line 4Matic Auto.	57 750	+360	12 %	▲
300 d AMG Line	60 750	0	12 %	-

<b>Classe C Coupé</b>				
180 Avantgarde Line	41 300	+260	5 %	▼
200 Avantgarde Line Auto.	47 300	+1 172	5 %	▼
200 AMG Line Auto.	49 450	+1 172	5 %	▼
43 AMG 4Matic Auto.	74 650	+18 905	5 %	▼
63 AMG S Auto.	111 550	+20 000	5 %	▼
300 e AMG Line	58 450	0	5 %	-
180 d Avantgarde Line	41 300	0	5 %	-
200 d Avantgarde Line Auto.	47 300	0	5 %	-
200 d AMG Line Auto.	49 450	0	5 %	-
220 d AMG Line Auto.	52 950	0	5 %	-
300 d AMG Line 4Matic Auto.	58 950	+360	5 %	-
300 d AMG Line	61 950	0	5 %	-

<b>Classe C Coupé</b>				
180 Avantgarde Line	40 350	+230	5 %	♦
200 Avantgarde Line Auto.	46 350	+190	5 %	♦
200 AMG Line Auto.	48 500	+190	8 %	▲
43 AMG 4Matic Auto.	74 600	+18 905	5 %	▲
63 AMG S Auto.	111 800	+20 000	5 %	▲
220 d Avantgarde Line Auto.	49 850	0	5 %	▲
220 d AMG Line Auto.	52 400	0	8 %	▲
300 d AMG Line 4Matic Auto.	58 400	+360	8 %	▲

<b>Classe C Cabriolet</b>				
180 Avantgarde Line	48 150	+330	6 %	♦
200 Avantgarde Line Auto.	54 150	+1 172	6 %	♦
200 AMG Line Auto.	56 250	+1 172	6 %	♦
43 AMG 4Matic Auto.	82 150	+20 000	6 %	♦
63 AMG S Auto.	116 350	+20 000	6 %	♦
220 d Avantgarde Line Auto.	57 650	+190	6 %	♦
220 d AMG Line Auto.	59 750	+190	6 %	▲
300 d AMG Line Auto.	63 250	+450	6 %	▲

<b>SLC</b>				
200	42 100	+898	nc	-
300	50 000	+2 544	nc	-
300 Executive	54 700	+2 544	nc	-
43 AMG	66 800	+10 488	nc	-

<b>GLC (nouveau)</b>				
300 Avantgarde Line 4Matic	61 000	+5 105	5 %	-
43 AMG 4Matic	72 000	+20 000	5 %	-
63 AMG S 4Matic+	111 000	+20 000	5 %	-
220 d AMG Line Launch Ed. 4M.	61 500	+360	5 %	-
300 d AMG Line 4Matic 9G-Tronic	65 100	+1 761	5 %	-
400 d AMG Line 4Matic 9G-Tronic	73 000	+5 105	5 %	-

<b>EQC (nouveau)</b>				
400 AMG Line 4Matic	78 950	0	nc	-
<b>Classe E</b>				
200 Avantgarde Line Auto.	54 900	+1 074	5 %	-
450 Avantgarde Line 4Matic Auto.	73 450	+13 109	5 %	♦
450 AMG Line 4Matic Auto.	70 150	+13 109	5 %	♦
53 AMG 4Matic+ Auto.	94 850	+14 881	nc	-
63 AMG S 4Matic+	136 550	+20 000	nc	-
300 e AMG Line Auto.	62 950	0	5 %	▲
200 d Avantgarde Line Auto.	52 850	0	5 %	▲
220 d Avantgarde Line Auto.	56 750	0	5 %	▲
220 d AMG Line Auto.	58 450	0	5 %	▲
350 d AMG Line Auto.	66 350	+818	5 %	▲
400 d AMG Line 4Matic Auto.	74 850	+450	5 %	▲
300 de AMG Line	67 200	0	5 %	▲

200 Avantgarde Line Auto.	54.900	+1.074	5 %	-
450 Avantgarde Line 4Matic Auto.	73.450	+13.109	5 %	◆
450 AMG Line 4Matic Auto.	70.150	+13.109	5 %	◆
53 AMG 4Matic+ Auto.	94.850	+14.881	nc	-
63 AMG S 4Matic+ Auto.	136.350	+20.000	nc	-
200 d AMG Line Auto.	62.950	0	5 %	▲
200 d Avantgarde Line Auto.	62.650	0	5 %	◆
220 d Avantgarde Line Auto.	56.750	0	5 %	▲
220 d AMG Line Auto.	58.450	0	5 %	▲
350 d AMG Line Auto.	66.350	+818	5 %	▲
400 d AMG Line 4Matic Auto.	74.650	+450	5 %	▲
300 d AMG Line	67.200	0	5 %	▲



	Prix en €	Bonus ou malus	Remise Possible	Tenue à la cote
1.3 TcE 160 GT-Line	30 700	+125	10%	▲
R.S.	36 300	+4 543	9%	▲
R.S. Trophy 300	44 300	+5 105	7%	–
1.5 Blue dCi 95 Life	23 700	0	18%	▲
1.5 Blue dCi 95 Zen	25 700	0	18%	▲
1.5 Blue dCi 115 Zen	27 000	0	18%	▲
1.5 Blue dCi 115 Intens	29 300	0	17%	▲
1.7 Blue dCi 150 GT-Line EDC	35 000	+230	10%	▲
<b>Mégane Estate</b>				
1.3 TcE 115 Zen	24 000	0	17%	▲
1.3 TcE 140 Intens	28 700	+50	18%	▲
1.3 TcE 160 Intens	29 900	+130	18%	▲
1.5 Blue dCi 95 Life	24 700	0	16%	▼
1.5 Blue dCi 95 Zen	26 700	0	17%	▲
1.5 Blue dCi 115 Zen	28 000	0	17%	▲
1.5 Blue dCi 115 Limited	28 000	0	17%	▲
<b>Scénic</b>				
1.3 TcE 115 Zen	27 000	+280	10%	▲
1.3 TcE 140 Zen	28 200	+280	10%	▲
1.3 TcE 140 Intens	31 700	+280	12%	▲
1.3 TcE 160 Intens EDC	35 100	+650	12%	▲
1.3 TcE 160 Initiale Paris EDC	38 000	+650	11%	▲
1.7 Blue dCi 120 Zen	30 300	+125	10%	▲
1.7 Blue dCi 150 Intens	34 000	+150	12%	▲
1.7 Blue dCi 150 Initiale Paris	38 300	+150	11%	▲
<b>Grand Scénic</b>				
1.3 TcE 140 Zen	28 800	+400	13%	▲
1.3 TcE 140 Intens	32 300	+400	15%	▲
1.3 TcE 160 Intens EDC	35 700	+898	15%	▲
1.3 TcE 160 Initiale Paris EDC	39 200	+898	13%	▲
1.7 Blue dCi 120 Zen	30 900	+170	13%	▲
1.7 Blue dCi 150 Intens	35 400	+190	15%	▲
1.7 Blue dCi 150 Initiale Paris	39 900	+190	13%	▲
<b>Kadjar</b>				
1.3 TcE 140 Zen	28 000	+240	13%	▼
1.3 TcE 160 Intens EDC	34 900	+400	17%	▲
1.3 TcE 160 Black Edition EDC	38 500	+400	12%	▲
1.5 Blue dCi 115 Zen	31 200	0	13%	▼
1.7 Blue dCi 150 Intens	38 000	+125	17%	▲
1.7 Blue dCi 150 Black Edition	37 000	+125	12%	▲
<b>Talisman</b>				
1.3 TcE 160 Zen EDC	34 200	+650	14%	▲
1.8 TcE 225 Intens EDC	38 400	+7 851	17%	▼
1.8 TcE 225 S-Edition	42 300	+7 851	8%	▼
1.7 Blue dCi 150 Zen	32 500	+310	14%	▲
2.0 Blue dCi 160 Limited EDC	35 900	+450	10%	▲
2.0 Blue dCi 160 Intens EDC	38 000	+450	17%	▲
2.0 Blue dCi 200 Intens EDC	41 100	+818	17%	▲
2.0 Blue dCi 200 S-Edition EDC	44 000	+818	8%	▲
<b>Talisman Estate</b>				
1.3 TcE 160 Zen EDC	35 400	+650	13%	▲
1.8 TcE 225 Intens EDC	39 800	+8 254	12%	▼
1.8 TcE 225 S-Edition EDC	43 700	+8 254	8%	▼
1.7 Blue dCi 150 Zen	33 700	+310	13%	▲
2.0 Blue dCi 160 Limited EDC	37 100	+450	9%	▲
2.0 Blue dCi 200 Intens EDC	42 500	+818	12%	▲
2.0 Blue dCi 200 S-Edition EDC	46 200	+818	8%	▲
<b>Koleos (nouveau)</b>				
1.7 Blue dCi 150 Life X-Tronic	34 250	+2 370	9%	–
2.0 Blue dCi 190 Zen 4x4 X-Tronic	40 050	+3 784	9%	–
2.0 Blue dCi 190 Intens 4x4 X-Tronic	43 900	+3 784	9%	–
<b>Espace (nouvel)</b>				
2.0 Blue dCi 200 Initiale Paris EDC	55 700	+2 726	6%	–
<b>Kangoo</b>				
1.5 Blue dCi 80 Trend	21 700	+260	23%	–
1.5 Blue dCi 95 Trend	22 500	+260	23%	–
1.5 Blue dCi 95 Intens	25 100	+260	23%	–
1.5 Blue dCi 115 Intens	25 000	+260	23%	–
<b>ROLLS-ROYCE</b>				
Ghost	281 430	+20 000	0%	–
Wraith	295 800	+20 000	0%	–
Dawn	332 400	+20 000	0%	–
Phantom	415 000	+20 000	nc	–
<b>SEAT</b>				
Mii 5p electric	21 920	–5918	3%	–
<b>Ibiza</b>				
1.0 80 Reference	14 000	0	8%	▲
1.0 EcoTSI 95 Style	17 010	0	10%	▲
1.0 EcoTSI 95 Xcellence	18 900	0	8%	▲
1.0 EcoTSI 115 Xcellence	19 710	0	8%	▲
1.0 EcoTSI 115 FR	21 310	0	11%	▲
1.6 TDI 95 Reference	18 900	0	8%	▲
1.6 TDI 95 Style	20 570	0	10%	▲
<b>Arona</b>				
1.0 EcoTSI 95 Reference	16 900	0	8%	▲
1.0 EcoTSI 115 Style	20 550	0	4%	▲
1.0 EcoTSI 115 Xcellence	23 250	0	5%	▲
1.5 TSI 150 FR	25 450	0	5%	▲
1.6 TDI 95 Reference	20 200	0	8%	▲
<b>León</b>				
1.0 TSI 115 Style	23 640	0	21%	▲
1.5 TSI ACT 150 Xcellence	28 740	0	7%	▲
1.5 TSI ACT 150 FR	28 740	0	14%	▲
Cupra 290 DSG	38 020	+2 918	13%	▲
Cupra 300 DSG 4Drive	41 830	+4 543	9%	▲
Cupra R	49 150	+4 543	nc	–
1.6 TDI 115 Style	27 790	0	8%	▲
2.0 TDI 150 Xcellence	32 800	0	8%	▲
2.0 TDI 150 FR	32 800	0	14%	▲
<b>León ST</b>				
1.0 TSI 115 Style	24 790	0	8%	▲
1.5 TSI ACT 150 Xcellence	29 890	0	8%	▲
1.5 TSI ACT 150 FR	29 890	0	8%	▲
Cupra 290 DSG	39 770	+2 918	9%	▲
Cupra 300 DSG 4Drive	41 830	+4 543	9%	▲
Cupra R	49 150	+4 543	nc	–
1.6 TDI 115 Style	27 790	0	8%	▲
2.0 TDI 150 Xcellence	32 800	0	8%	▲
2.0 TDI 150 FR	32 800	0	14%	▲
<b>Ateca</b>				
1.0 TSI 115 Référence	22 400	+260	6%	▲
1.5 TSI ACT 150 Style	28 000	+210	7%	▲
1.5 TSI ACT 150 Xcellence	31 300	+210	6%	▲
2.0 TSI 190 Xcellence DSG 4Drive	37 100	+6 375	6%	▲
2.0 TSI 190 FR DSG 4Drive	39 075	+6 375	6%	▲
1.6 TDI 115 Référence	27 100	0	6%	▲
1.6 TDI 115 Style	30 100	0	7%	▲
2.0 TDI 150 Style	32 000	+230	7%	▲
2.0 TDI 150 Xcellence	35 300	+230	6%	▲
2.0 TDI 190 Xcellence DSG 4Drive	41 200	+740	6%	▲
2.0 TDI 190 FR DSG 4Drive	43 775	+740	6%	▲
<b>Ateca Cupra</b>				
2.0 TSI 300 4Drive DSG	43 100	+5 105	7%	▲
<b>Tarraco (nouveau)</b>				
1.5 TSI 150 Style	33 370	+1 074	8%	▲
2.0 TSI 190 Xcellence DSG 4Drive	42 440	+6 724	8%	▲
2.0 TDI 150 Style	38 220	+310	8%	▲
2.0 TDI 190 Xcellence DSG 4Drive	45 290	+8 671	8%	▲
<b>Alhambra</b>				
1.4 TSI 150 Style DSG	38 550	+5 105	10%	▼
1.4 TSI 150 Premium 7 DSG	41 300	+5 105	10%	▼
2.0 TDI 150 Style	40 290	+1 504	10%	▲
2.0 TDI 177 Premium 7 DSG	46 270	+4 818	10%	▲
<b>SKODA</b>				
Citigo e iV				
Ambition	21 600	–5832	3%	–
<b>Fabia (nouvelle)</b>				
1.0 MPI 60 Edition	15 500	0	9%	▲

	Prix en €	Bonus ou malus	Remise Possible	Tenue à la cote
1.0 TSI 95 Edition	17 300	0	9%	▲
1.0 TSI 95 Monte-Carlo	18 200	0	11%	▲
<b>Fabia Combi (nouvelle)</b>				
1.0 TSI 95 Edition	17 900	0	9%	▲
<b>Kamiq (nouveau)</b>				
1.0 TSI 95 Active	19 870	0	8%	–
1.0 TSI 116 Active	20 870	0	8%	–
1.0 TSI 116 Ambition	23 270	0	8%	–
1.5 TSI ACT 150 Ambition	24 670	0	8%	–
1.5 TSI ACT 150 Style	27 700	0	8%	–
1.6 TDI 116 Active	23 030	0	8%	–
<b>Scala (nouvelle)</b>				
1.0 TSI 95 Active	19 400	0	7%	–
1.0 TSI 116 Active	20 540	0	7%	–
1.0 TSI 116 Ambition	22 800	0	5%	–
1.5 TSI ACT 150 Ambition	24 280	0	5%	–
1.5 TSI ACT 150 Style	27 370	0	4%	–
1.6 TDI 116 Active	23 220	0	7%	–
<b>Karoq</b>				
1.0 TSI 116 Ambition	26 900	0	15%	▲
1.5 TSI ACT 150 Style	33 350	0	6%	▲
2.0 TSI 190 Sportline DSG 4x4	38 440	+2 370	nc	▼
1.6 TDI 116 Ambition	30 330	0	15%	▲
1.6 TDI 116 Style	33 080	0	6%	▲
2.0 TDI 150 Style	35 290	0	6%	▲
2.0 TDI 190 Style DSG 4x4	40 500	+540	6%	▲
<b>Octavia</b>				
1.0 TSI 116 Active	21 990	0	10%	▲
1.5 TSI ACT 150 Edition RS	27 090	0	nc	▲
1.6 TDI 116 Active	36 390	+983	8%	▲
1.6 TDI 116 Edition	24 000	0	10%	▲
2.0 TDI 150 Edition	27 790	0	nc	▲
2.0 TDI 184 RS DSG 4x4	29 000	0	nc	▲
2.0 TDI 184 RS DSG 4x4	37 990	+260	8%	▲
<b>Octavia Combi</b>				
1.0 TSI 116 Active	22 820	0	8%	▲
1.5 TSI ACT 150 Edition RS	28 190	0	nc	▲
1.6 TDI 116 Active	37 490	+983	10%	▲
1.6 TDI 116 Edition	25 790	0	8%	▲
2.0 TDI 150 Edition	28 890	0	nc	▲
2.0 TDI 184 RS DSG 4x4	30 190	0	nc	▲
2.0 TDI 184 RS DSG 4x4	39 090	+260	10%	▲
<b>Octavia Scout</b>				
2.0 TSI 190 DSG 4x4	34 100	+5 404	8%	▼
2.0 TDI 184 DSG 4x4	35 740	+983	8%	▲
<b>Kodiaq</b>				
1.5 TSI ACT 150 Ambition	30 540	+400	7%	▲
2.0 TSI 190 Sportline DSG 4x4	43 100	+4 543	8%	▲
2.0 TSI 190 Laurin & Klement DSG 4x4	46 320	+4 543	8%	▼
2.0 TSI 150 Ambition DSG	36 970	+100	7%	▲
2.0 TDI 190 Scout DSG 4x4	44 000	+1 276	7%	▲
RS DSG 4x4	52 210	+12 012	8%	▲
<b>Superb (nouvelle)</b>				
1.5 TSI ACT 150 Style DSG	36 250	0	9%	▲
2.0 TSI 190 Style DSG	38 480	+310	9%	▲
2.0 TSI 190 Sportline DSG	41 590	+310	9%	▲
2.0 TSI 272 Sportline DSG 4x4	47 450	+4 818	9%	▲
2.0 TSI 272 Laurin & Klement DSG 4x4	51 350	+4 818	9%	▲
iV Laurin & Klement	50 350	0	7%	–
1.6 TDI 120 Style DSG	38 350	0	9%	▲
2.0 TDI 150 Style DSG	39 350	0	9%	▲
2.0 TDI 150 Sportline DSG	43 050	0	9%	▲
2.0 TDI 190 Sportline DSG	44 050	0	9%	▲
2.0 TDI 190 Laurin & Klement DSG	48 550	0	9%	▲
<b>Superb Combi (nouvelle)</b>				
1.5 TSI ACT 150 Style DSG	37 350	0	9%	▲
2.0 TSI 190 Style DSG	39 580	+310	9%	▲
2.0 TSI 190 Sportline DSG	42 050	+310	9%	▲
2.0 TSI 272 Sportline DSG 4x4	48 550	+4 818	9%	▲
2.0 TSI 272 Laurin & Klement DSG 4x4	52 450	+4 818	9%	▲
iV Laurin & Klement	51 450	0	9%	–
1.6 TDI 120 Style DSG	39 450	0	9%	▲
2.0 TDI 150 Style DSG	41 050	0	9%	▲
2.0 TDI 150 Sportline DSG	44 150	0	9%	▲
2.0 TDI 190 Sportline DSG	45 750	0	9%	▲
2.0 TDI 190 Laurin & Klement DSG	49 050	0	9%	▲
<b>Superb Scout (nouvelle)</b>				
2.0 TSI 272 DSG 4x4	46 250	+4 818	nc	–
2.0 TDI 190 DSG 4x4	45 950	+230	nc	–
<b>SMART</b>				
<b>Fortwo Coupé</b>				
1.0 71 Pure	11 290	0	4%	▲
1.0 71 Passion	13 485	0	4%	▲
0.9 90 Passion	14 550	+230	4%	▲
0.9 90 Urbanshadow Edition	14 550	+230	nc	▲
EQ Passion	24 900	–6 000	4%	▲
EQ Perfect	25 025	–6 000	4%	▲
<b>Fortwo Cabrio</b>				
1.0 71 Pure	14 590	0	4%	▼
1.0 71 Passion	16 785	0	4%	▲
0.9 90 Prime	20 000	+310	4%	▲
EQ Prime	30 350	–6 000	4%	▲
<b>Forfour</b>				
1.0 71 Pure	12 190	+210	4%	▼
1.0 71 Passion	14 305	+210	7%	▼
0.9 90 Passion	15 450	+310	7%	▼
0.9 90 Urbanshadow Edition	15 450	+310	nc	▼
EQ Prime	27 950	–6 000	nc	▲
<b>SSANGYONG</b>				
<b>Tivoli (nouveau)</b>				
Essence Sport	26 990	+1 386	nc	–
Diesel	21 990	+230	nc	–
<b>Korando (nouveau)</b>				
Essence	22 990	+2 544	nc	–
Diesel	25 990	+280	nc	–
<b>Rexton</b>				
Diesel Sport	31 990	+20 000	nc	–
<b>SUBARU</b>				
<b>Impreza</b>				
1.6 Confort Lineartronic	27 990	+3 552	nc	▼
<b>XV</b>				
1.6 114 Confort Lineartronic	28 490	+4 279	nc	▼
<b>Levorg</b>				
2.0 150 Confort Lineartronic	29 999	+8 254	nc	–
<b>Forester</b>				
2.0 150 Confort Lineartronic	33 490	+5 715	nc	▼
<b>Outback</b>				
2.5i 173 Premium GPS Lineartronic	41 190	+8 671	8%	▼
<b>BRZ</b>				
2.0 200 Luxury	34 490	+18 905	nc	▼
<b>SUZUKI</b>				
<b>Celerio</b>				
1.0 VVT Pack Plus	12 290	0	9%	▲
<b>Ignis</b>				
1.2 Dualjet Hybrid Pack	16 640	0	13%	▲
1.2 Dualjet Pack Auto.	16 740	0	13%	–
<b>Jimny</b>				
1.5 VVT Advantage	17 225	+3 784	5%	–
<b>Swift</b>				
1.2 Dualjet Hybrid Advantage	16 340	0	13%	▲
1.0 Boosterjet Privilege	15 990	+360	11%	▲
1.0 Boosterjet Hybrid Pack	16 190	0	11%	▲
Sport	20 700	0	6%	▲
<b>Baleno</b>				
1.2 Dualjet Privilege	14 590	0	16%	▼
1.2 Dualjet Hybrid Pack	17 250	0	17%	▼



# AUTOJM.FR

MANDATAIRE AUTOMOBILE MULTIMARQUE

CONTACTEZ-NOUS

03 81 36 30 30



PEUGEOT 5008

JUSQU'À -30,1%\* DE REMISE

DÈS 143€/MOIS\*\*



CITROËN C5 AIRCROSS

JUSQU'À -22,5%\* DE REMISE

DÈS 158€/MOIS\*\*



JUSQU'À

# 40%

## SUR VOTRE VÉHICULE NEUF

GRÂCE À AUTOJM.FR!



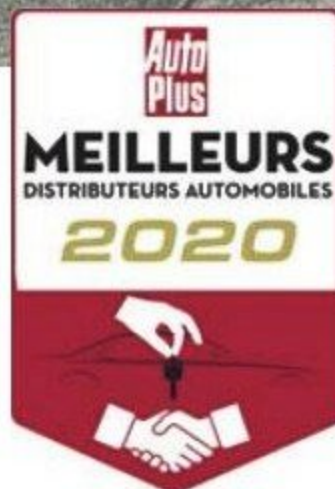
RENAULT KADJAR

JUSQU'À -37,2%\* DE REMISE

DÈS 139€/MOIS\*\*

UN CADEAU  
SURPRISE\*\*\*

CODE : AUTO20



#### Reprise de votre ancien véhicule

Nous vous proposons de reprendre votre ancienne voiture aux meilleures conditions.

#### Prime à la conversion

Vous pouvez bénéficier jusqu'à 5 000€ sur votre véhicule neuf !

#### Nous contacter

Audincourt : 03 81 36 30 30  
Pessac : 05 56 52 46 46

RCS Belfort 420 464 950 - Photos non contractuelles. \*Remise maximum constatée le 27/02/2020. \*\*Tarifs au 27/02/2020. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager. Le loyer est indiqué sans assurance facultative. Pour une Location avec Option d'Achat sur 25 mois, 10 000km/an, le paiement du 1er loyer de 30% interviendra à la livraison. Après paiement du dernier loyer, vous pouvez nous restituer votre véhicule ou l'acquiescer en levant l'option d'achat. Offre réservée aux particuliers sous réserve d'acceptation du dossier par : VIAXEL département de CA CONSUMER FINANCE. CA CONSUMER FINANCE - Bailleur - Siège social et adresse de gestion : 1 rue Victor Bash - CS 70001 - 91068 MASSY Cedex - RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance, inscrit à l'ORIAS (Organisme pour le Registre des Intermédiaires d'Assurance) sous le n° 07 008 079 consultable sur www.orias.fr. Cette publicité est diffusée par AUTOJM qui est mandataire bancaire et service de paiement de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Hors frais d'immatriculation. \*\*\*Sur remise du code "AutoPlus" à AutoJM, votre mandataire automobile multimarque vous fera bénéficier d'un cadeau surprise pour l'achat d'un véhicule neuf. Offre valable en France métropolitaine uniquement chez AutoJM du 27 février 2020 au 27 avril 2020. Bon valable pour toute nouvelle commande. Le code doit être donné au moment de la commande. Offre non cumulable.



# IMPORT EUROP AUTO

Trouvez l'auto qu'il vous faut

Toutes  
marques  
et modèles  
disponible

• VÉHICULES 0 KM EN STOCK  
ET SUR COMMANDE !!!  
• FINANCEMENT POSSIBLE  
(LOA-LLD)  
• REPRISE POSSIBLE.

JUSQU'À  
-24%



NOUVELLE GOLF 8 À PARTIR DE  
**23 780 € TTC**

JUSQU'À  
-21%



NOUVEAU PEUGEOT 2008 À PARTIR DE  
**17 200 € TTC**

JUSQU'À  
-22%



NOUVEAU RENAULT CAPTUR À PARTIR DE  
**15 550 € TTC**

JUSQU'À  
-28%



NOUVELLE CLIO À PARTIR DE  
**13 500 € TTC**



PEUGEOT 308 À PARTIR DE  
**17 350 € TTC**

JUSQU'À  
-34%

**OFFRE DU MOIS**  
308 GT LINE  
BLUE HDI 130 CV EAT8  
24 200 €  
EN STOCK



NOUVELLE 208 À PARTIR DE  
**13 580 € TTC**

JUSQU'À  
-17%



C5 AIRCROSS À PARTIR DE  
**22 200 € TTC**

JUSQU'À  
-23%

**www.ie-auto.fr**

Agence de la Somme  
41 rue Anatole France  
80300 ALBERT 03 22 75 04 29

Agence de l'Oise  
30 avenue des Censives  
60000 BEAUVAIS TILLÉ 03 44 45 60 47

Photos non contractuelles - Tarifs au 30/01/2020



NETTOYAGE ET RÉNOVATION DE VÉHICULES

## LE SPÉCIALISTE DE L'ESTHÉTIQUE AUTOMOBILE À DOMICILE

PRÉPAREZ LA VENTE DE VOTRE VÉHICULE avec Ecolave,  
nous vous proposons toutes les solutions pour mettre en valeur votre voiture d'occasion  
pour vendre plus facilement, plus rapidement, et au meilleur prix.

**NOUVEAU**



LIGNE DE SOINS  
AUTOMOBILE

### NOTRE EXPERTISE

- ▶ Lavage extérieur/intérieur
- ▶ Traitement carrosserie,
- ▶ Polissage/lustrage
- ▶ Détachage intérieur,  
rénovation intérieur
- ▶ Réparation jantes alu
- ▶ Rénovation optiques de phares
- ▶ Réparation sièges tissus, brûlures

Economisez  
plus de 200 l  
d'eau  
par lavage !

Trouvez l'agence la plus proche de chez vous sur

**ecolave.fr**

Suivez-nous



# Auto Confiance 25

Est à votre service  
depuis 1993

VOTRE VOITURE NEUVE jusqu'à **40 %** MOINS CHÈRE en toute transparence.

- ✓ + de 700 offres à consulter sur notre site
- ✓ 0 condition à l'achat
- ✓ 0 € de frais supplémentaires\*\*
- ✓ Devis personnalisé :  
**GRATUIT ET IMMÉDIAT**
- ✓ Offres sur configuration usine ou dispo. rapide
- ✓ A votre service du lundi au samedi
- ✓ Financement à 100% (LOA - Crédit)
- ✓ Garantie constructeur
- ✓ Extension de garantie possible jusqu'à 7 ans
- ✓ Livraison à domicile dans toute la France



NOUVELLE  
TOYOTA COROLLA  
**-21,8%\***



NOUVEAU  
RENAULT CAPTUR  
**-19,6%\***



NOUVEAU  
RENAULT KADJAR  
**-36,15%\***



NOUVELLE  
PEUGEOT 208  
**-19,7%\***



DACIA DOKKER  
STEPWAY  
GPS + CAMÉRA + PEINT. MÉTAL  
**14 990 €\***  
**-15,3%\***

NOUVEAU PEUGEOT 2008  
**-20%\***



AUTRES MODÈLES SUR

**www.autoconfiance.com**

APPELEZ-NOUS MAINTENANT !

**03 81 32 28 70**

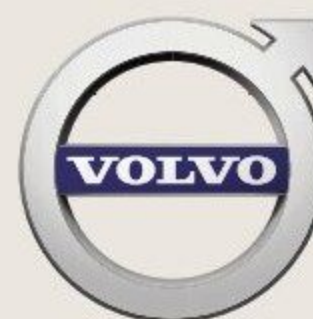
45 Avenue Chabaud Latour - 25200 Montbéliard - Fax : 03 81 32 28 69 - E-mail : [contact@autoconfiance.com](mailto:contact@autoconfiance.com) - N°SIRET 390 195 808 00014 - S.A.S au capital de 150.000 euros  
\* Meilleure remise au 27/02/2020. Dans la limite des stocks disponibles - \*\*Hors coût W provisoire (prix = 1 CV fiscale) et taxes d'immatriculation (carte grise + malus)

Photos non contractuelles.



# VENTE EXCEPTIONNELLE

## 27 VOLVO V40 BUSINESS & SIGNATURE ÉDITION\*



### IMMATRICULÉS NEUFS ZÉRO KM AVEC 20 À PLUS DE 35% D'AVANTAGE CLIENT

<b>1 V40 D2 120 CH MOMENTUM BUSINESS BVM</b> GRIS OSMIUM MÉTALLISÉ / TISSUS ANTHRACITE – REF 366657 Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 33 020 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>11 470 €</b> <b>PRIX DE VENTE 21 280 €</b>
<b>1 V40 D2 120 CH MOMENTUM BVM</b> BLEU DENIM MÉTALLISÉ / TISSUS ANTHRACITE – REF 6036987 Audio Volvo High Performance – Sensus Navigation – 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 30 970 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>8 990 €</b> <b>PRIX DE VENTE 21 980 €</b>
<b>1 V40 D2 120 CH SUMMUM GEARTRONIC</b> GRIS OSMIUM MÉTALLISÉ / CUIR ANTHRACITE – REF 6131454 Audio Volvo High Performance – Sensus Navigation – 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 32 950 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>10 470 €</b> <b>PRIX DE VENTE 22 480 €</b>
<b>1 V40 T2 122 CH SIGNATURE ÉDITION BVM</b> BLANC CRISTAL MÉTALLISÉ / CUIR-ALCANTARA ANTHRACITE – REF 605816 Commande Audio au volant - 8 Haut-parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 29 253 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>5 513 €</b> <b>PRIX DE VENTE 23 470 €</b>
<b>3 V40 T2 122 CH BUSINESS GEARTONIC</b> NOIR ONYX MÉTALLISÉ / TISSUS T-TEC ANTHRACITE – REF 6036953 + 6036955 + 6036957 Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 30 703 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>6 073 €</b> <b>PRIX DE VENTE 24 630 €</b>
<b>5 V40 T2 122 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTONIC</b> BLANC GLACE / TISSUS T-TEC ANTHRACITE – REF 7070246 + 7070248 + 7072279 + 7072278 + 7072280 Série Suréquipée + Commande Audio au volant + 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 31 423 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>6 243 €</b> <b>PRIX DE VENTE 25 180 €</b>
<b>6 V40 T2 122 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTONIC</b> 4 NOIR ONYX + 2 GRIS OSMIUM + 1 BLEU BALTIQUE / CUIR ANTHRACITE REF 7071449 + 7071452 + 7071453 + 7101713 + 7101709 Série Suréquipée + Commande Audio au volant - 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 32 173 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>6 403 €</b> <b>PRIX DE VENTE 25 770 €</b>
<b>7 V40 D2 AD-BLUE 120 CH BUSINESS GEARTONIC</b> 1 ARGENT BRILLANT + 1 NOIR ONYX + 1 BLEU DENIM + 4 GRIS OSMIUM / TISSUS T-TEC ANTHRACITE REF 7070145 + 7070147 + 7070148 + 7070190 + 7070185 + 7070186 + 7070187 Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 32 950 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>6 620 €</b> <b>PRIX DE VENTE 26 330 €</b>
<b>1 V40 D2 AD-BLUE 120 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTRONIC</b> SABLE LUMINEUX MÉTALLISÉ / CUIR BEIGE – REF 7101620 Série Suréquipée + siège conducteur électrique + 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 34 020 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>6 910 €</b> <b>PRIX DE VENTE 27 110 €</b>
<b>1 V40 D2 AD-BLUE 120 CH SIGNATURE ÉDITION GEARTRONIC</b> BLANC CRISTAL MÉTALLISÉ / CUIR ANTHRACITE – REF 6606176 Série Suréquipée + Commande Audio au volant – 8 Haut-Parleurs	<b>PRIX TARIF TTC 34 560 € MALUS INCLUS</b>	AVANTAGE CLIENT <b>6 980 €</b> <b>PRIX DE VENTE 27 580 €</b>

\*Volvo V40 : consommation Euromix (L/100 km) : 4,5-6,0 – CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : 118 - 139

**ACTENA**  
AUTOMOBILES

75 PARIS 16 01 44 30 82 30  
 92 NEUILLY 01 46 43 14 40  
 92 LA GARENNE 01 56 47 06 60  
 78 PORT MARLY 01 39 17 12 00  
 78 VERSAILLES 01 39 20 17 17  
 78 MAUREPAS 01 30 50 67 00  
 78 BUCHELAY 01 34 79 92 92

SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

56, AVENUE DE VERSAILLES  
 58, AVENUE CHARLES DE GAULLE  
 86, AVENUE DE L'EUROPE  
 8, ROUTE DE ST GERMAIN  
 45/47, RUE DES CHANTIERS  
 ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER  
 ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

**PRIOD**

© VICTORPARIS



# Boitesdevitesses.fr

Boîtes de vitesses, transfert, ponts et turbos.



**Partenaire officiel**  
Boîtes automatiques ZF Paris-Est  
1 Louis Armand, Ozoir-la-ferrière



SERVICE  
PARTNER

Boîtes automatiques: 06 88 28 08 46  
Boîtes manuelles: 07 71 86 20 44



# abri-proteccar.com

Abris voiture • Terrasse • Golf • Camping-Car



Depuis plus de 25 ans  
FABRICATION  
FRANÇAISE



PARCS EXPOS  
83 ST TROPEZ  
60 CHAMBLY

03.44.84.82.11

**HONDA**

**EXCLUSIVITÉ JAPAUTO**

**JAPAUTO**  
AUTOMOBILES

1<sup>er</sup> distributeur Honda de France depuis 1966

JUSQU'À **10 500 € D'ÉCONOMIE SUR CIVIC**

OFFRES LIMITÉES À 20 VÉHICULES

**CIVIC 1.6 i-DTEC EXECUTIVE AUTO**

Motorisation DIESEL  
1.6 i-DTEC 120 ch  
Boîte automatique 9 rapports



**29 820 €<sup>(1)</sup>**

Avantage client : 8 330 €<sup>(2)</sup>

**L'offre Japauto : 21 490 €<sup>(1)</sup>**

**CIVIC 4 PORTES 1.6 i-DTEC EXCLUSIVE**

Motorisation DIESEL  
1.6 i-DTEC 120 ch



**31 580 €<sup>(3)</sup>**

Avantage client : 10 590 €<sup>(4)</sup>

**L'offre Japauto : 20 990 €<sup>(3)</sup>**

(1) Tarif au 01/07/2019. Prix de la CIVIC 5 PORTES 1.6 i-DTEC EXECUTIVE AUTO au prix catalogue de 29 820 € hors peinture métallisée et frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 8 330 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CIVIC 5 PORTES 1.6 i-DTEC EXECUTIVE AUTO immatriculée le 27/09/2019, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 31/03/2020 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. (2) Avantage client de 8 330 € soit 28%, composé d'une remise Japauto de 8 330 € sans condition de reprise. Consommation et émissions selon normes WLTP, consommation cycle mixte : 5,2 l/100 km. Emissions de CO<sub>2</sub> : 135 g/km. Photo non contractuelle. (3) Tarif au 01/07/2019. Prix de la CIVIC 4 PORTES 1.6 i-DTEC EXCLUSIVE BVM6 au prix catalogue de 31 580 € peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 10 590 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CIVIC 4 PORTES 1.6 i-DTEC EXCLUSIVE BVM6 immatriculée le 27/09/2019, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 31/03/2020 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. (4) Avantage client de 10 590 € soit 33%, composé d'une remise Japauto de 10 590 € sans condition de reprise. Consommation et émissions selon normes WLTP, consommation cycle mixte : 4,5 l/100 km. Emissions de CO<sub>2</sub> : 118 g/km. Photo non contractuelle.

**Honda à Paris**

PARIS GRANDE ARMÉE . 16<sup>e</sup>

29 avenue de la Grande Armée / 01 45 00 14 51

PARIS MURAT . 16<sup>e</sup>

147 boulevard Murat / 01 53 84 20 30

COURBEVOIE

100 boulevard de Verdun / 01 41 88 30 30

Retrouvez l'ensemble de nos offres sur [japauto.com/webstore](http://japauto.com/webstore)





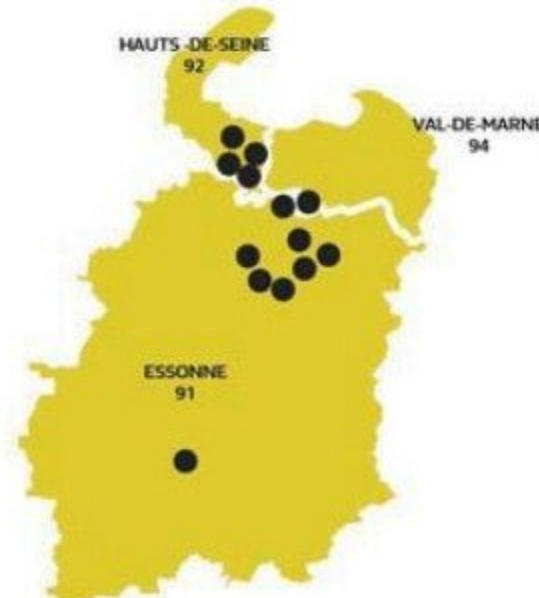
## JUSQU'À 5 500 €<sup>(1)</sup> D'AIDE À LA REPRISE SUR TOUTE LA GAMME RENAULT



### RENAULT DAYS DU 12 AU 16 MARS<sup>(2)</sup> : UNE BONNE RAISON DE CHANGER DE VÉHICULE

(1) De 1 500 € à 5 500 € ajoutés à la valeur de reprise de votre véhicule roulant. Nous calculons cette valeur sur la base de l'observation en temps réel du marché et des transactions les plus récentes. Rendez-vous en ligne sur notre site [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr) pour effectuer votre estimation de reprise personnalisée. L'estimation ainsi délivrée est ensuite finalisée en concession par un professionnel de l'automobile, en votre présence. Voir conditions générales et détail des offres par modèle sur [renault.fr](http://renault.fr) et sur notre site [www.cote.renault.fr](http://www.cote.renault.fr). Offres sous condition de reprise, non cumulables et réservées aux particuliers, pour l'achat d'un véhicule neuf de la gamme Renault (hors Twizy et véhicules utilitaires), du 01/03/2020 au 31/03/2020. Gamme Renault TWINGO : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 4,4/5,5 - 5,2/5,9. Emissions CO2 min/max (g/km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 100/116 - 117/133. Gamme Nouveau Renault CAPTUR : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 4,0/5,6 - 4,7/6,5. Emissions CO2 min/max (g/km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 106/128 - 124/148. Gamme Nouvelle Renault ZOE : consommations min/max (Wh/km) : 1,72/1,77. Emissions de CO2 : 0 à l'usage, hors pièces d'usure. Jusqu'à 395 kilomètres d'autonomie WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures), selon version et équipements. Gamme Nouvelle Renault CLIO : consommations mixtes min/max (l/100 km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 3,6/5,2 - 4,2/5,8. Emissions CO2 min/max (g/km) (NEDC corrigé - procédure WLTP) : 95/119 - 109/131. Depuis le 01/09/2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), plus réaliste permettant de mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO2. À partir du 01/09/2018, la procédure WLTP remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), utilisé précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO2 mesurées selon WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon NEDC. (2) Ouverture dimanche 15 mars selon autorisation. Renault Days : Les Jours Renault.

Concessions RENAULT  
[www.losangeautos.fr](http://www.losangeautos.fr)



ATHIS MONS	01 69 57 54 54
CLAMART	01 41 33 19 19
CHÂTENAY MALABRY	01 40 94 40 40
DRAVEIL	01 69 52 46 60
ÉTAMPES	01 64 94 35 45
LES ULIS	01 60 92 69 69
MASSY	01 69 53 77 00
MONTLHERY	01 64 49 61 61
MONTRouGE	01 46 12 88 40
THIAIS	01 48 52 56 35
VIRY CHÂTILLON	01 69 54 53 53
SCEAUX	01 41 13 07 07
STE GENEVIÈVE DES BOIS	01 69 72 24 24

## LE JAPON CULTIVE LA SÉRÉNITÉ

LE FORESTER HYBRIDE VOUS L'APPORTE



L'HYBRIDE AUTONOME PAR SUBARU  
**FORESTER e-BOXER** | GAMME À PARTIR DE **39 990 €<sup>(1)</sup>**



RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU SUR [SUBARU.FR](http://SUBARU.FR) | SUIVEZ-NOUS SUR [FACEBOOK](https://www.facebook.com/subarufrance) | [YOUTUBE](https://www.youtube.com/subarufrance)



**\*La Confiance en Mouvement.** (1) Prix pour un Subaru Forester e-BOXER Confort au tarif de 39 990 € TTC. **Modèle présenté :** Forester e-BOXER Luxury au tarif de 46 990 € TTC. **\*\*** L'extension de garantie véhicule neuf Subaru bénéficie à l'acquéreur sans préjudice des garanties légales prévues par le Code civil et le Code de la consommation. Cette garantie commerciale comprend uniquement les prestations suivantes : assistance routière, dépannage ou remorquage du véhicule, mise à disposition d'un véhicule de remplacement, hébergement, récupération du véhicule réparé, rapatriement du véhicule à l'étranger, envoi de pièces détachées ; panne mécanique : prise en charge du coût des réparations (main d'œuvre et pièces de rechange) en vue de la remise en état de fonctionnement du véhicule. L'extension de garantie véhicule neuf Subaru entrera en vigueur à compter de l'expiration de la garantie constructeur Subaru, soit trois (3) ans à compter de la date d'acquisition du véhicule, pour une durée de deux (2) ans. Cette extension de garantie vous est proposée moyennant le prix de zéro (0) euros. Ne sont prises en charge que les pannes survenues en France métropolitaine (Corse incluse), Principauté de Monaco, Principauté d'Andorre ainsi que dans les pays non rayés de la carte verte. La présente garantie vous est proposée par la société OPTIVEN Services, dont le siège social est situé 35 et 37 rue Louis Guérin, 69100 VILLEURBANNE, 333 375 426 RCS LYON. Transport, préparation, plaques de police, 5 litres de carburant et taxe PHU (directive CE 2007/46) inclus. Frais d'immatriculation en sus. Prix susceptibles de variations à tout moment, sans préavis. Tarifs TTC publics maximum conseillés au 20 janvier 2020. SUBARU FRANCE S.A.S. au capital de 1 215 000 €. RCS Pontoise 387 829 922. P.A. Les Béthunes - 1, avenue du Fief - BP 10432 Saint-Ouen-l'Aumône 95005 Cergy-Pontoise Cedex. **Consommation et émission de CO<sub>2</sub> (sur parcours mixte) NEDC corrigé : de 6,7 à 7,3 l/100 km - 154 g/km. WLTP : 185 CO<sub>2</sub> g/km.**

CIT	SAVOIE MOTORS	SAVOIE MOTORS	SAVOIE MOTORS	SAS RLC	FAVRET AUTOMOBILES	NOUVEAU FAVRET AUTOMOBILES
356 route de Lyon 01960 PERONNAS /Bourg en Bresse Tél : 04.74.32.71.71	515 avenue Joseph Fontanet - Parc Olympique 73200 ALBERTVILLE Tél : 04.79.37.19.99	258 rue de la Françon 73420 VOGLANS/CHAMBERY Tél : 04.79.71.35.99	39 Chemin de la fruitière 74960 MEYTHET/ANNECY 04.50.67.89.11	2 rue Gaspard Monge 74100 ANNEMASSE Tél : 04.50.38.09.55	158 Route de Letraz 74700 DOMANCY /SALLANCHES Tél : 04.50.93.90.06	12 rue de l'Europe 74200 THONON LES BAINS Tél : 04.50.75.01.90





# VOLVO XC40

IMAGINÉ SELON VOUS

À PARTIR DE  
**335€/MOIS**  
EN LLD 36 MOIS<sup>(1)</sup>

SANS APPORT, SANS CONDITION  
ENTRETIEN ET GARANTIE INCLUS<sup>(2)</sup>



RCS Nanterre n° 479 807 141.

(1) Exemple de Location Longue Durée pour un XC40 T2 Momentum BM6 pour 30 000 km, 36 loyers de 335 €. (2) Prestations de Arval Service Lease Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers dans le réseau participant, valable jusqu'au 30/04/2020, sous réserve d'acceptation par Arval Service Lease, 352 256 424 RCS Paris. N° ORIAS : 07 022 411 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Détails sur [www.volvocars.fr](http://www.volvocars.fr). Modèle présenté : VOLVO XC40 R-Design T2 BM6 avec options, 36 loyers de **405€**.

**Volvo XC40 : Consommation en cycle mixte (L/100 km) : NEDC corrélé : 0-6.5, WLTP : 0-7.9**  
**CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : NEDC corrélé : 0-147, WLTP : 0-179.**

[VOLVOCARS.FR](http://VOLVOCARS.FR)

## ABVV AUTOMOBILES

60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74  
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830  
95 GONESSE - 01 39 87 08 44  
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

## GROUPE DUFFORT

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30  
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00  
92 MONTRouGE - 01 46 57 53 54

## S.A. BIDAUD

91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

## ELYSEE AUTOMOBILES

75 PARIS 11<sup>e</sup> - 01 43 55 00 78  
77 AVON - 01 60 74 57 77  
77 CESSON - 01 64 09 61 91  
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10  
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00



Audi Service

# Prenez la route en toute sérénité.



Service Entretien  
À partir de Long Life

**239€<sup>(1)</sup>**

- > 2 ans d'assistance crevaison, panne, accident offerts <sup>(3)</sup>
- > Paiement en 4 fois sans frais
- > Valeur de revente préservée
- > Mise à jour des systèmes embarqués

Faire le choix du **Service Entretien Long Life tous les 2 ans ou 30 000 km<sup>(2)</sup>**, c'est bénéficier d'un nombre de points de contrôle que seule Audi peut vous offrir. C'est aussi profiter de 2 ans d'assistance<sup>(3)</sup> en cas de **crevaison, panne ou accident**. De quoi savourer chaque kilomètre au volant de votre Audi en toute sérénité.

Découvrez l'ensemble de nos offres sur [Audi.fr/offres-entretien](http://Audi.fr/offres-entretien)

Volkswagen Group France SA au capital de 198 502 510 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS 832 277 370.

(1) Prix TTC conseillé, pièces et main-d'œuvre incluses, pour un entretien des 150 000 km ou 10 ans (au 1<sup>er</sup> des deux termes atteint) correspondant à un service entretien périodicité de type 30 000 km, pour une Audi A1 ou Q3 (hors 6 cylindres et modèles S/RS) immatriculée entre 2011 et 2015. Comprend l'huile Long Life 504 00 ou 507 00, le remplacement du filtre à huile, du bouchon ou du joint de vidange et du filtre à pollen ainsi que les contrôles prévus dans le plan d'Entretien Audi. Offre réservée aux particuliers, jusqu'au 14/03/2020 chez les Partenaires Audi Service participant, non cumulable avec toute autre offre en cours. Pour connaître la compatibilité de votre véhicule, consultez votre carnet d'entretien ou votre Conseiller Client. Des opérations complémentaires à suppléments de prix peuvent être à prévoir dans le plan d'entretien de votre Audi. Pour connaître les tarifs des autres modèles/périodicités d'entretien, contactez votre Conseiller Client. (2) Au premier des 2 termes atteint. (3) Voir conditions sur [audi.fr/assistance](http://audi.fr/assistance).